

Aanvullingen & tips: Heb je opmerkingen, aanvullingen of tips voor deze Objectinformatiekaart (inhoudelijk of generiek op het model), dan kun je deze mailen naar: veiligheidsbureau@vrfgv.nl



DASHBOARD

TK 1. (OBJECT) INFORMATIE LA [1/1]

TK 2. PLATTEGROND & WERKINGSGBIED LA [1/4]

TK 3. UITGANG-STELLINGEN [1/2]

TK 4. COÖRDINATIE & OPSCHALING [1/5]

TK 5. SCENARIO'S (SUBDASHBOARD) [1/14]

TK 6. MOBILITEIT) [1/1]

TK 7. VALIDATIE, VERIFICATIE & IDENTIFICATIE [1/1]

TK 8. ACTIE,- PROCES- & HANDELINGSKADER [1/6]

TK 9. BESTUURLIJKE DILEMMA'S [1/1]

TK 10: BEREIKBAARHEIDS-GEGEVENS [1/1]

TK 11. NAFASE, OVERDRACHT & HANDIGE VERWIJZINGEN

TK 12. DIVERSE VOORBEELD VLIEGTUIGEN (LA)

Lelystad Airport

Bezoekadres: GA terminal (postadres): Arendsweg 7. 8218 PE Lelystad
Postbusadres: Postbus 2201, 8203 AE Lelystad
Website: <https://www.lelystadairport.nl/>

Openingstijden:

- 07:00 – 22:00

Categorie luchthaven: Conform Wet (regeling) publieke gezondheid is LA Categorie luchthaven B (tot opening commerciële luchtvaart = A)

Contactgegevens Lelystad Airport

Airportdesk (APD) 0886009792 (ook wel *Lelystad Airport Alarmlijn*)

- Exclusief voor crisisorganisatie inkomend
 - Gewenste handeling:** Om te verifiëren kunnen operationele functionarissen contact opnemen via de meldkamer. De meldkamer doet doorverbinding naar de APD.

SAO (Supervisor Airport Operations)

- 06-83035115

(zie ook bereikbaarheidsgegevens (telefoonlijst) TK

Bedrijfsactiviteiten

Lelystad Airport is een luchthaven welk onderdeel is van Schiphol Group N.V.

Vliegverkeer varieert in General- en Business Aviation:

- Sportvliegtuigen (variërend 1 tot 6 zitplaatsen) voor les- en privé vluchten.
- Helikopters les-, rond- en survey vluchten, Politie, Helicopter Emergency Medical Service (HEMS) en Defensie (gevarieerd aantal inzittenden)
- Zakenvliegtuigen in verschillend formaat

Luchthaven heeft twee gebieden "noord- en de zuidzijde"

- Noordzijde:
 - Final Approach and Take-Off Area (FATO) en Helicopter Exercise Area (HELEX)
 - Passagiersterminal
- Zuidzijde: General- & Business Aviation
 - Business Aviation, diverse bedrijven, GA terminal, toren en brandweer

KMAR

Zie onderstaande kolom Safety & Security

Aftanken vliegtuigen

Brandstoffen worden door een externe tankdienst geleverd. Er zijn diverse bedrijven op de luchthaven die in een eigen brandstofvoorziening voorzien. Het aftanken van vliegtuigen gebeurt voornamelijk op fuelstation Delta, dit kan voor Avgas d.m.v. zelfbediening en voor Jet A1 zowel door zelfbediening dan wel d.m.v. een tankwagen. Tevens bediend de tankwagen de klant op locatie. Tevens is elektrische opladen van vliegtuigen ook mogelijk op LA.

Derden

Op luchthaven zijn diverse privé hangars en andere bedrijven gevestigd. Deze kunnen direct of indirect betrokken raken bij een calamiteit op de luchthaven.

OVERIGE BETROKKEN ORGANISATIES

CALAMITEITENORGANISATIE LELYSTAD AIRPORT

Calamiteitenorganisatie van Lelystad Airport bestaat uit de BHV organisatie en de vliegtuigbrandbestrijdings-organisatie.

zie ook [Calamiteitenplan Lelystad Airport \(CPLA\)](#)

SAO

Regisseert de luchthaven operatie (airside en overig gebied) tijdens normale, verstoorde bedrijfsvoering of bij een crisis. Kan zitting nemen in het CoPI.

Airport Operations Centre (APOC)

APOC is het aanspreekpunt voor de hulpdiensten. Meldkamer Ambulancezorg (MKA), Meldkamerbrandweezorg (MKB) en Operationeel Centrum (Politie) Midden-Nederland (OC MNL), vestiging Flevoland. Onderdeel van de APOC is de Airportdesk (APD). De Lelystad Airport Alarmlijn is hierboven weergegeven.

Vliegtuigbrandbestrijdingsorganisatie

Werkt conform RVGLT en ICAO-regelgeving.

De taken zijn:

- Creëren van een overleefbare situatie en deze in stand houden;
- Beginnen met het creëren van vluchtwegen;
- Helpen bij ontvluchten en bevrijden van mensen.

Capaciteit

- 2x crashtender (Afhankelijk van de interne procedures LA wordt de inzet bepaald van 1 of 2 crashtenders dit i.v.m. vigerende wet- en regelgeving).

Assistentie verzoek

Bij luchtvaartongevallen buiten het werkingsgebied van Lelystad Airport kan de vliegtuigbrandbestrijding van Lelystad Airport binnen de Veiligheidsregio Flevoland assistentie verlenen. Voor een verzoek hiervoor kan de meldkamer contact leggen met de Airportdesk (APD).

Safety & Security

- Het ministerie van Justitie en Veiligheid is eindverantwoordelijk voor de beveiliging van de burgerluchtvaart;
- Op Lelystad Airport is de politie verantwoordelijk voor haar taken;
- De Koninklijke Marechaussee (KMar) controleert het grensverkeer van personen en bestrijdt criminaliteit (de grenspolitietaken);
- De KMar voert de Mobiele Toezicht Veiligheid taken uit op Lelystad Airport (o.a. controle paspoort).
- Bij incidenten aangaande BBLV (Beveiliging Burgerluchtvaart) dient de piket officier van de BTBB (Brigade Toezicht Beveiliging Burgerluchtvaart) geïnformeerd te worden. De piketofficier van de BTBB staat in goed contact met de securitymanager en bepaald,

- veelal in samenspraak welke mitigerende maatregelen er genomen dienen te worden door de securitymanager om de integriteit van de BBLV te waarborgen in al zijn facetten. De piketofficier van de BTBB heeft o.a. tot taak de piketofficier van de NCTV te informeren indien de casus dat vraagt en intern te communiceren. Wel gaat er een melding naar de KMar zodra de overheidsdrempel overschreden wordt. De KMar draagt dan zorg dat de BTBB geïnformeerd wordt.

Aansluiting Lelystad Airport met de VRFGV

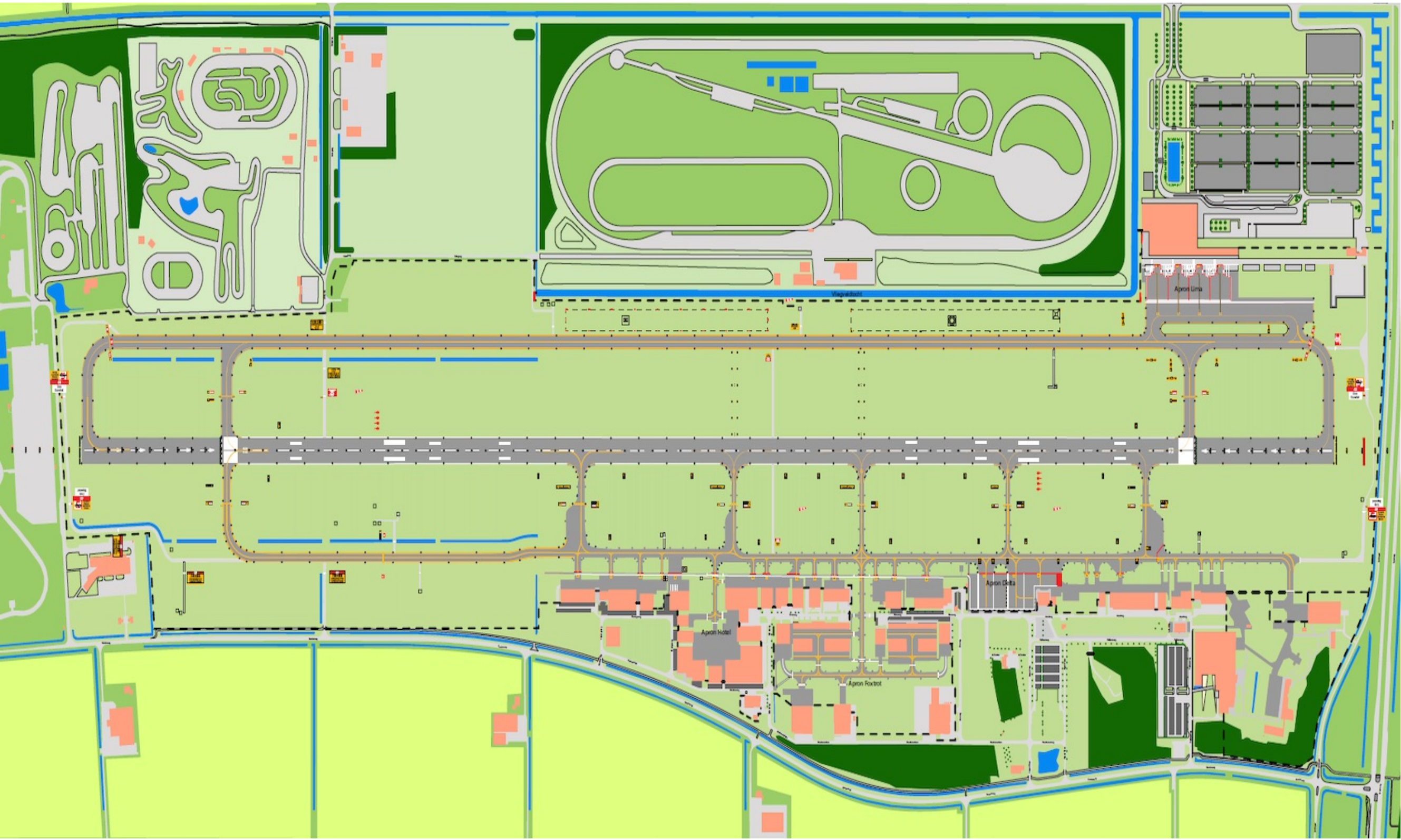
Lelystad Airport sluit bij (luchtvaart gerelateerde) incidenten (met name) binnen het werkingsgebied aan bij de opgeschaalde crisisorganisatie. Lelystad Airport stelt liaisons beschikbaar die deelnemen aan diverse multidisciplinaire teams. In themakaart 4 ([4/4] wordt dit schematische weergegeven. Zie onderstaande link.

SCHEMATISCHE WEERGAVE: COMMUNICATIE & AANSLUITING FUNCTIONARISSEN LELYSTAD AIRPORT BINNEN HET MKO-CoPI- ROT- BT



DASHBOARD	TK 1. (OBJECT) INFORMATIE LA [1/1]	TK 2. PLATTEGROND & WERKINGSGEBIED LA [1/4]	TK 3. UITGANG-STELLINGEN [1/2]	TK 4. COÖRDINATIE & OPSCHALING [1/5]	TK 5. SCENARIO'S (SUBDASHBOARD) [1/14]	TK 6. MOBILITEIT) [1/1]
TK 7. VALIDATIE, VERIFICATIE & IDENTIFICATIE [1/1]	TK 8. ACTIE,- PROCES- & HANDELINGSKADER [1/6]	TK 9. BESTUURLIJKE DILEMMA'S [1/1]	TK 10: BEREIKBAARHEIDS-GEGEVENS [1/1]	TK 11. NAFASE, OVERDRACHT & HANDIGE VERWIJZINGEN	TK 12. DIVERSE VOORBEELD VLIEGTUIGEN (LA)	

INDELING VAN LELYSTAD AIRPORT





DASHBOARD	TK 1. (OBJECT) INFORMATIE LA [1/1]	TK 2. PLATTEGROND & WERKINGSGEBIED LA [1/4]	TK 3. UITGANG- STELLINGEN [1/2]	TK 4. COÖRDINATIE & OPSCHALING [1/5]	TK 5. SCENARIO'S (SUBDASHBOARD) [1/14]	TK 6.MOBILITEIT) [1/1]
TK 7. VALIDATIE, VERIFICATIE & IDENTIFICATIE [1/1]	TK 8. ACTIE,- PROCES- & HANDELINGSKADER [1/6]	TK 9. BESTUURLIJKE DILEMMA'S [1/1]	TK 10: BEREIKBAARHEIDS- GEGEVENS [1/1]	TK 11. NAFASE, OVERDRACHT & HANDIGE VERWIJZINGEN	TK 12. DIVERSE VOORBEELD VLIEGTUIGEN (LA)	

WERKINGSGEBIED RBP LELYSTAD AIRPORT



[DASHBOARD](#)

[TK 1. \(OBJECT\) INFORMATIE LA \[1/1\]](#)

[TK 2. PLATTEGROND & WERKINGSGBIED LA \[1/4\]](#)

[TK 3. UITGANGSTELLINGEN \[1/2\]](#)

[TK 4. COÖRDINATIE & OPSCHALING \[1/5\]](#)

[TK 5. SCENARIO'S \(SUBDASHBOARD\) \[1/14\]](#)

[TK 6. MOBILITEIT\) \[1/1\]](#)

[TK 7. VALIDATIE, VERIFICATIE & IDENTIFICATIE \[1/1\]](#)

[TK 8. ACTIE,- PROCES- & HANDELINGSKADER \[1/6\]](#)

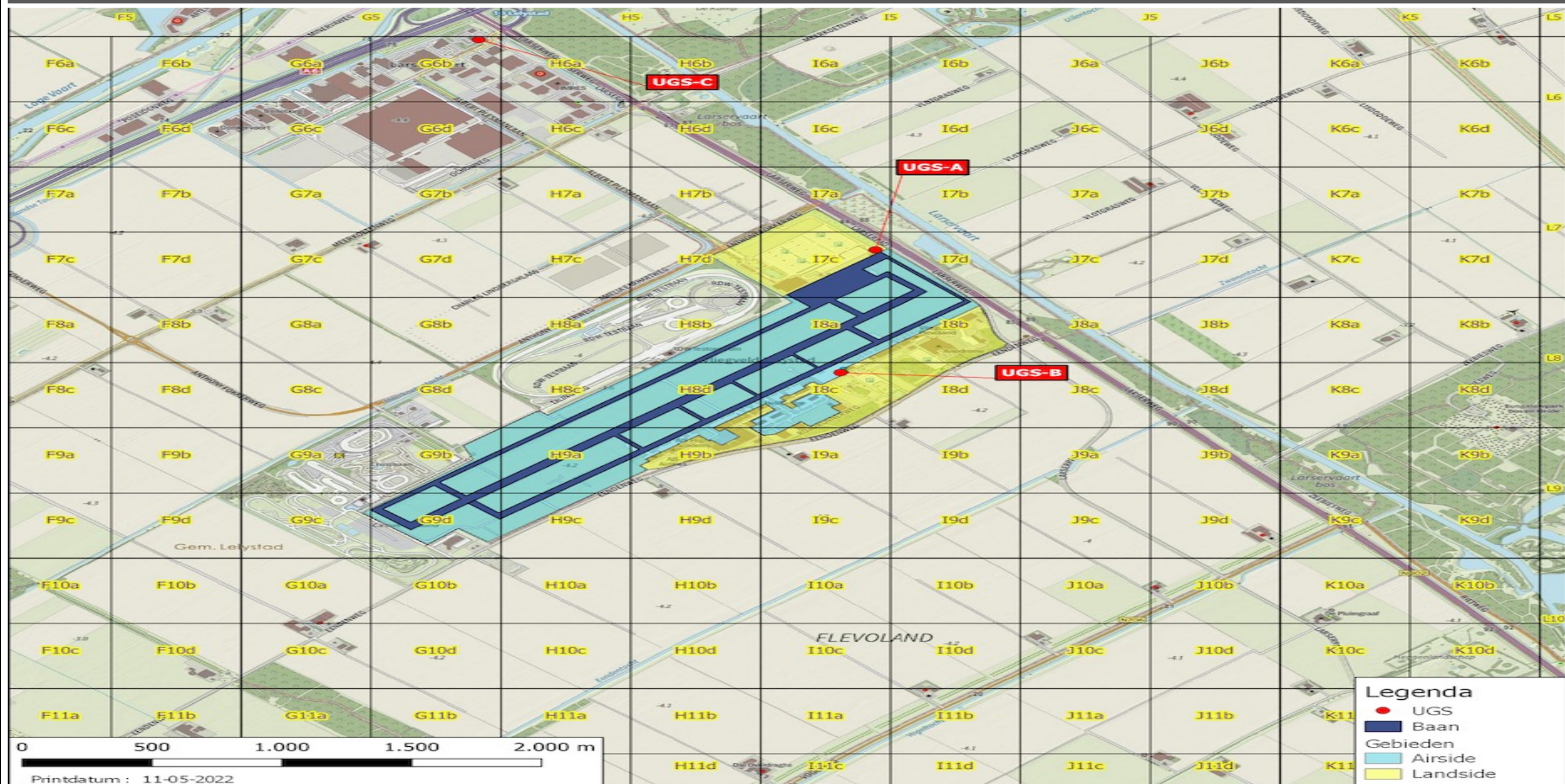
[TK 9. BESTUURLIJKE DILEMMA'S \[1/1\]](#)

[TK 10: BEREIKBAARHEIDSGEGEVENS \[1/1\]](#)

[TK 11. NAFASE, OVERDRACHT & HANDIGE VERWIJZINGEN](#)

[TK 12. DIVERSE VOORBEELD VLIEGTUIGEN \(LA\)](#)

Uitgangstellingen-UGS (op de volgende pagina is UGS D zichtbaar)



Uitgangstellingen

UGS A: Opstelplaats achter de doorlaatpost A. Fokkerweg (Airside) (N 52° 27' 46", E 5° 31' 34")

UGS B: Platform General Aviation naast de verkeerstoren (Airside) (N 52° 27' 32", E 5° 31' 45")

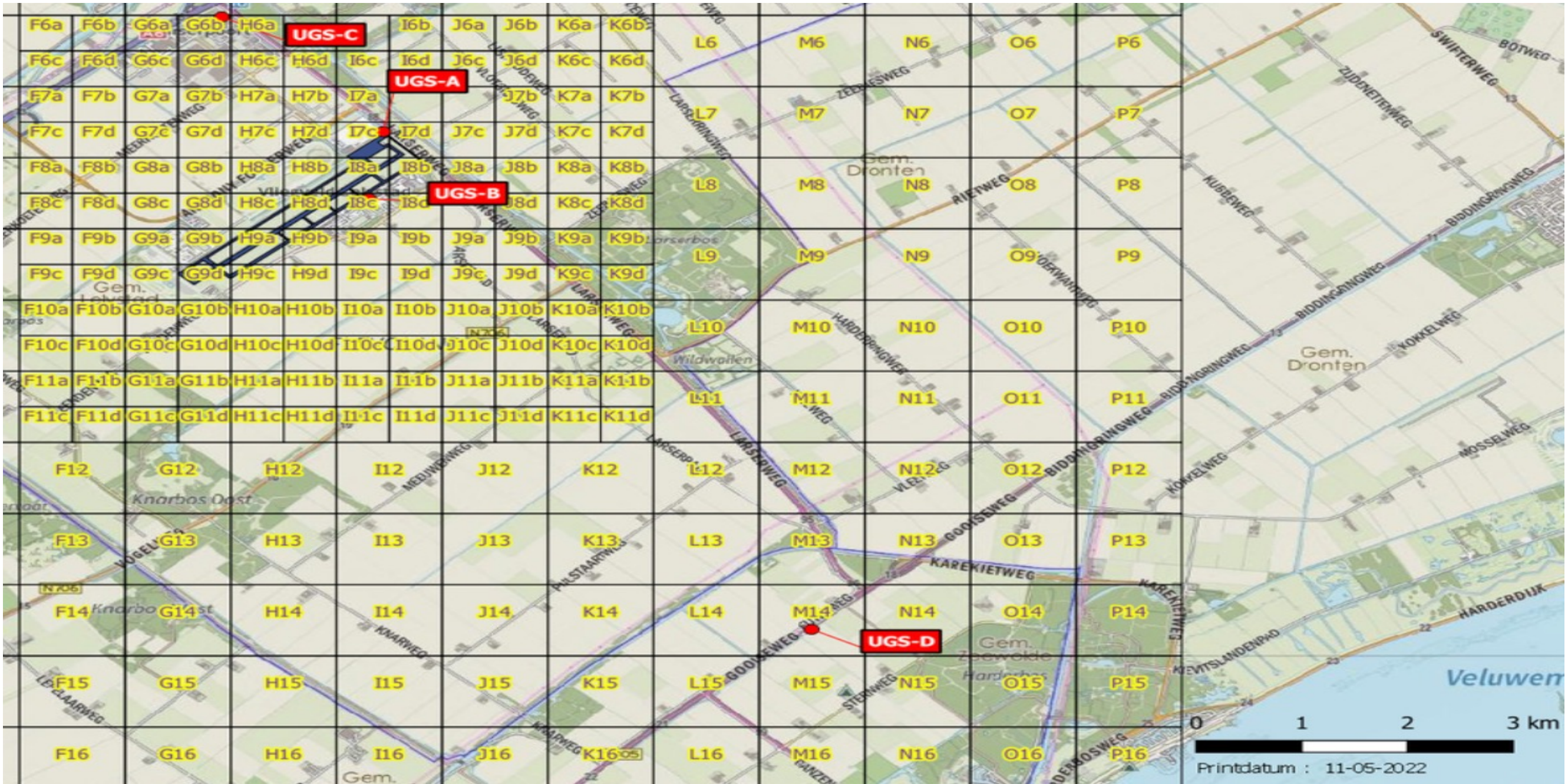
UGS C: Pascallaan 2, Lelystad, RWS wegensteunpunt (N 52°28'43.5", E 5°30'13.2")

UGS D: Gooiseweg zuidzijde Zeewolde t.h.v. Total tankstation (t.b.v. bijstand door andere regio) - (N 52° 24' 03", E 5° 35' 06")



DASHBOARD	TK 1. (OBJECT) INFORMATIE LA [1/1]	TK 2. PLATTEGROND & WERKINGSGBIED LA [1/4]	TK 3. UITGANG-STELLINGEN [1/2]	TK 4. COÖRDINATIE & OPSCHALING [1/5]	TK 5. SCENARIO'S (SUBDASHBOARD) [1/14]	TK 6.MOBILITEIT) [1/1]
TK 7. VALIDATIE, VERIFICATIE & IDENTIFICATIE [1/1]	TK 8. ACTIE,- PROCES- & HANDELINGSKADER [1/6]	TK 9. BESTUURLIJKE DILEMMA'S [1/1]	TK 10: BEREIKBAARHEIDS-GEGEVENS [1/1]	TK 11. NAFASE, OVERDRACHT & HANDIGE VERWIJZINGEN	TK 12. DIVERSE VOORBEELD VLIEGTUIGEN (LA)	

Uitgangstellingen (UGS)



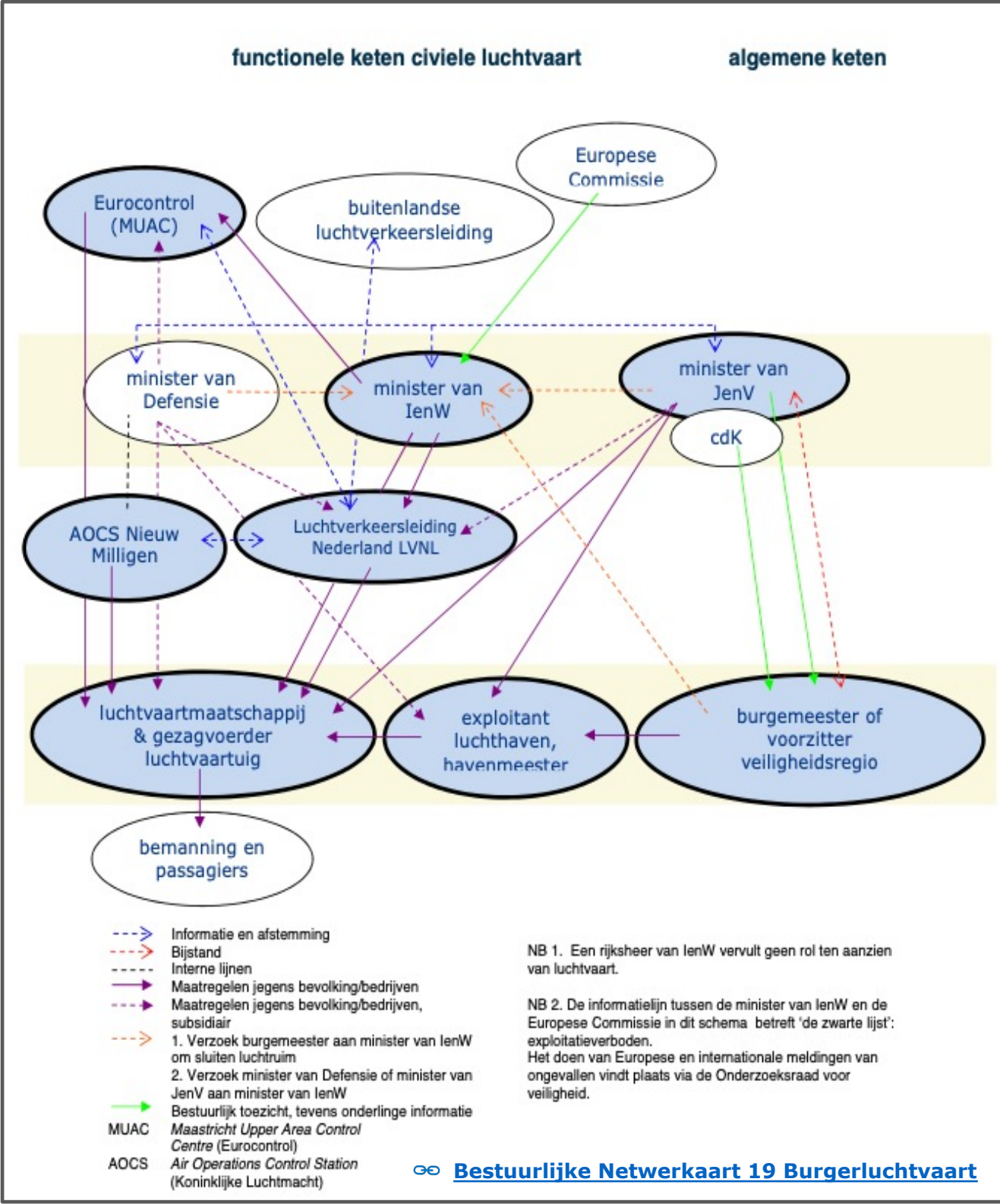
Uitgangstellingen

- UGS A: Opstelplaats achter de doorlaatpost A. Fokkerweg (Airside) (N 52° 27' 46" , E 5° 31' 34")
- UGS B: Platform General Aviation naast de verkeerstoren (Airside) (N 52° 27' 32" , E 5° 31' 45")
- UGS C: Pascallaan 2, Lelystad, RWS wegensteunpunt (N 52°28'43.5", E 5°30'13.2")
- UGS D: Gooiseweg zuidzijde Zeewolde t.h.v. Total tankstation (t.b.v. bijstand door andere regio) - (N 52° 24' 03", E 5° 35' 06")



DASHBOARD	TK 1. (OBJECT) INFORMATIE LA [1/1]	TK 2. PLATTEGROND & WERKINGSGBIED LA [1/4]	TK 3. UITGANG-STELLINGEN [1/2]	TK 4. COÖRDINATIE & OPSCHALING [1/5]	TK 5. SCENARIO'S (SUBDASHBOARD) [1/14]	TK 6. MOBILITEIT) [1/1]
TK 7. VALIDATIE, VERIFICATIE & IDENTIFICATIE [1/1]	TK 8. ACTIE,- PROCES- & HANDELINGSKADER [1/6]	TK 9. BESTUURLIJKE DILEMMA'S [1/1]	TK 10: BEREIKBAARHEIDS-GEGEVENS [1/1]	TK 11. NAFASE, OVERDRACHT & HANDIGE VERWIJZINGEN	TK 12. DIVERSE VOORBEELD VLIEGTUIGEN (LA)	

ORGANISATIE VAN DE KETEN (ALGEMENE & FUNCTIONELE KETEN)



ALARMVORMEN & OPSCHALINGSNIVEAUS (zie uitgebreid schema op p. 2/5)

KWALIFICATIE LUCHTVAARTUIG GERELATEERD	Initieel GRIP niveau*	TEAMS
Voorzorgslanding	0	N.v.t. overleg bevelvoerder (BV) Lelystad Airport SAO Informeren OvD-B
Klein incident	0	N.v.t. overleg bevelvoerder (BV) Lelystad Airport SAO Informeren OvD-B
Noodsituatie - Klein (POB 1-6)	0	SAO
Noodsituatie - Middel (POB 7-50)	0	SAO
Noodsituatie - Groot (POB 51-250)	1	SAO - CoPI
Crash - Klein (POB 1- 6)	0 (of 1 na MKO)	SAO - MKO- (CoPI)
Crash - Middel (POB 7-50)	2	SAO - CoPI - ROT
Crash - Groot (POB 51-250)	3	SAO - CoPI - ROT - BT ¹
Luchtvaartongeval buiten het werkingsgebied Lelystad Airport in de VR Flevoland Gooi en Vechtstreek;	Situationeel (crash klein, middel, groot)	Zie teams bij crash klein, middel en groot
Luchtvaartongeval op afstand *** a. Luchtvaartongeval buiten de VR Flevoland en Gooi & Vechtstreek (in Nederland) b. & Luchtvaartongeval buiten Nederland met betrokkenheid van de VR Flevoland en Gooi & Vechtstreek	2 (zonder CoPI)	SAO - ROT
Kaping	3	SAO - CoPI - ROT - BT ¹
Kwalificatie anders dan luchtvaartuig gerelateerde incidenten	Initieel GRIP niveau*	TEAMS
Gijzeling	3	SAO - CoPI- ROT - BT ¹
Openbare orde en veiligheid (bijv. demonstranten en actievoeders)	Situationeel	SAO - Politie ** - OOV**
Brand (klein, middel, groot)	Situationeel	SAO - BHV - VRFL
Gezondheid (reguliere RAV-activiteiten)	Situationeel	SAO - BHV - VRFL
Ongeval (klein, middel, groot)		SAO - BHV - VRFL

* Het initieel GRIP niveau wordt bepaald door de operationele leiding van VRFL & GV

** Afhankelijk van de locatie wordt ook de gemeente op de hoogte gebracht. Openbare orde en veiligheid issues in publiek toegankelijk gebied vallen binnen de verantwoordelijkheid van de burgemeester;

*** Heeft betrekking op een vliegtuig met de aankomst of vertrek van LA;

BT¹ Bij bestuurlijke besluitvorming en/ of betekenisgeving incident

Bij een GRIP situatie kan het voorkomen dat zowel de OvD KMar als de OvD Politie op komt.

Standaard worden de kwalificaties beredeneerd vanuit scenario" Luchtvaartongeval binnen het werkingsgebied Lelystad Airport.



DASHBOARD	TK 1. (OBJECT) INFORMATIE LA [1/1]	TK 2. PLATTEGROND & WERKINGSGEBIED LA [1/4]	TK 3. UITGANG-STELLINGEN [1/2]	TK 4. COÖRDINATIE & OPSCHALING [1/5]	TK 5. SCENARIO'S (SUBDASHBOARD) [1/14]	TK 6.MOBILITEIT) [1/1]
TK 7. VALIDATIE, VERIFICATIE & IDENTIFICATIE [1/1]	TK 8. ACTIE,- PROCES- & HANDELINGSKADER [1/6]	TK 9. BESTUURLIJKE DILEMMA'S [1/1]	TK 10: BEREIKBAARHEIDS-GEGEVENS [1/1]	TK 11. NAFASE, OVERDRACHT & HANDIGE VERWIJZINGEN	TK 12. DIVERSE VOORBEELD VLIEGTUIGEN (LA)	

OPSCHALINGSNIVEAUS, TEAMSAMENSTELLING EN INZETBEHOEFTE [1/4]

KWALIFICATIE LUCHTVAARTUIG GERELATEERD		Initieel GRIP niveau*	Urgent overleg tussen	TEAMS	INZETBEHOEFTE (General- & Business Aviation)			
Alarmvorm	Toelichting				Dienst	Binnen het werkingsgebied LA	Buiten het werkingsgebied LA	
Vliegtuigongeval	Voorzorgslanding	Vlieger gebruikt de term ‘pan pan’ er is een ernstige situatie waarbij de veiligheid van het vliegtuig in gevaar is. Hierbij gaat het niet om direct levensgevaar en is assistentie niet direct noodzakelijk. Inzetbehoefte Luchthavenbrandweer.	0	Airportdesk (APD) & meldkamer (MKB)	N.v.t. - overleg bevelvoerder (BV) Lelystad Airport SAO	Luchthaven LA	2x Crashtender (*4)/ SAO	
	Klein Incident	Een incident op het airside gebied of in een van de bedrijfsgebouwen waar LA verantwoordelijk voor is. Uitgangspunt is dat de medewerkers van LA het incident in eigen beheer af kunnen handelen.	0	Airportdesk (APD) & meldkamer (MKB)	Informeren OvD-B	Luchthaven LA	2x Crashtender (*4)/ SAO	
	Noodsituatie, klein (POB 1-6)	Noodsituatie van een vliegtuig met maximaal 6 personen aan boord. Peraatstelling	0	Airportdesk (APD) & meldkamer (MKB)	SAO	Luchthaven LA	2x Crashtender (*4)/ SAO	
						Brandweer	1 xOVD-B	
						GHOR	2 ambulances, 1 OvD-G	
						Politie (*5)	1 eenheid	
						Gemeente (BZ)	Informeren OvD-Bz	
	Noodsituatie, middel (POB 7-50)	Noodsituatie van een vliegtuig met maximaal 50 personen aan boord. Peraatstelling	0, Motorkap overleg	Airportdesk (APD) & meldkamer (MKB)	SAO	Luchthaven LA	2x Crashtender (*4)/ SAO	
						Brandweer	1xTS, 1xHV, 1xSB, 1 xOVD-B, 1x-TC-B	
						GHOR	2 ambulances, 1 OvD-G	
						Politie (*5)	5 eenheden, 1 OvD-P	
						Gemeente (BZ)	Informeren OvD-Bz	
	Noodsituatie, groot (POB 51-250)	Noodsituatie van een vliegtuig met maximaal 250 personen aan boord. Peraatstelling	1 Informeren OL	Airportdesk (APD) & meldkamer (MKB)	SAO - (CoPI) (*2)	Luchthaven LA	2x Crashtender (*4)/ SAO	
						Brandweer	3xTS, 1xHV, 1xSB, 1 xOVD-B, 1x-TC-B, 1xCTL-B	
						GHOR	2 ambulances, 1 OvD-G	
Politie (*5)						5 eenheden, 1 OvD-P		
Gemeente (BZ)						Informeren OvD-Bz		



DASHBOARD	TK 1. (OBJECT) INFORMATIE LA [1/1]	TK 2. PLATTEGROND & WERKINGSGEBIED LA [1/4]	TK 3. UITGANG- STELLINGEN [1/2]	TK 4. COÖRDINATIE & OPSCHALING [1/5]	TK 5. SCENARIO'S (SUBDASHBOARD) [1/14]	TK 6.MOBILITEIT) [1/1]
TK 7. VALIDATIE, VERIFICATIE & IDENTIFICATIE [1/1]	TK 8. ACTIE,- PROCES- & HANDELINGSKADER [1/6]	TK 9. BESTUURLIJKE DILEMMA'S [1/1]	TK 10: BEREIKBAARHEIDS- GEGEVENS [1/1]	TK 11. NAFASE, OVERDRACHT & HANDIGE VERWIJZINGEN	TK 12. DIVERSE VOORBEELD VLIEGTUIGEN (LA)	

OPSCHALINGSNIVEAUS, TEAMSAMENSTELLING EN INZETBEHOEFTE [2/4]

KWALIFICATIE LUCHTVAARTUIG GERELATEERD		Initieel GRIP niveau*	Urgent overleg tussen	TEAMS	INZETBEHOEFTE (General- & Business Aviation)			
Alarmvorm	Toelichting				Dienst	Binnen het werkingsgebied LA	Buiten het werkingsgebied LA	
Vliegtuigongeval	Crash - Klein (POB 1- 6)	Crash van een vliegtuig met maximaal 6 personen aan boord. Daadwerkelijke inzet	0 (of 1 na MKO)	Airportdesk (APD) & meldkamer (MKB)	SAO - (CoPI) (*2)	Luchthaven LA	2x Crashtender (*4)/ SAO	
						Brandweer	1xTS, 0xHV, 0xSB, 1 x OvD-B	1xTS-OPS, 0xHV, 0xSB,1 x OvD-B
						GHOR	5 ambulances, MMT en OvD-G	5 ambulances, MMT en OvD-G
						Politie (*5)	5 eenheden, 1 OvD-P	5 eenheden, 1 OvD-P
						Gemeente (BZ)	OvD-Bz	OvD-Bz
	Crash - Middel (POB 7-50)	Crash van een vliegtuig maximaal 50 personen aan boord. Daadwerkelijke inzet	2	Airportdesk (APD) & meldkamer (MKB)	SAO - CoPI - ROT (*2)	Luchthaven LA	2x Crashtender (*4)/ SAO	
						Brandweer	3xTS, 1xHV, 1xSB, 1 xOVD-B, 1x-TC-B, 1xAGS	3xTS-OPS, 1xHV, 1xSB, 1 xOVD-B, 1x-TC-B, 1xAGS
						GHOR	Code 40 GGB (18 ambulances, 3 MMT, 2 OvD-G, 1 calamiteitenvoertuig en 1 x noodhulp, achterwacht MKA en inzet buddy MKA)	Code 40 GGB (18 ambulances, 3 MMT, 2 OvD-G, 1 calamiteitenvoertuig en 1 noodhulpvoertuig, achterwacht MKA en inzet buddy MKA)
						Politie(*5)	5 eenheden, OvD-P (*6)	5 eenheden, OvD-P (*6)
						Gemeente (BZ)	OvD-Bz	OvD-Bz
	Crash - Groot (POB 51-250)	Crash van een vliegtuig met maximaal 250 personen aan boord. Daadwerkelijke inzet	3	Airportdesk (APD) & meldkamer (MKB)	SAO - CoPI - ROT - BT (*3)	Luchthaven LA	2x Crashtender (*4)/ SAO	
						Brandweer	3xTS, 2xHV, 1xSB, 1xOVD-B, 1x-TC-B, 1xCTL-B, 4xTS-PLB, 1xPC-B, 1xAGS	3xTS-OPS, 2xHV, 1xSB, 1xOVD-B, 1x-TC-B, 1xCTL-B, 4xTS-PLB, 1xPC-B, 1xAGS
						GHOR	Code 50 GGB (meer dan 20 ambulances, 3 MMT, 2 OvD-G, 2 calamiteitenvoertuigen, 2 x noodhulp, achterwacht MKA en inzet buddy MKA) initiële inzet van 50 ambulances	Code 50 GGB (meer dan 20 ambulances, 3 MMT, 2 OvD-G, 2 calamiteitenvoertuigen, 2 noodhulpvoertuigen, achterwacht MKA en inzet buddy MKA) initiële inzet van 50 ambulances
						Politie*5	5 eenheden, OvD-P (*6)	5 eenheden, OvD-P (*6)
						Gemeente (BZ)	OvD-Bz	OvD-Bz



DASHBOARD	TK 1. (OBJECT) INFORMATIE LA [1/1]	TK 2. PLATTEGROND & WERKINGSGEBIED LA [1/4]	TK 3. UITGANG-STELLINGEN [1/2]	TK 4. COÖRDINATIE & OPSCHALING [1/5]	TK 5. SCENARIO'S (SUBDASHBOARD) [1/14]	TK 6.MOBILITEIT) [1/1]
TK 7. VALIDATIE, VERIFICATIE & IDENTIFICATIE [1/1]	TK 8. ACTIE,- PROCES- & HANDELINGSKADER [1/6]	TK 9. BESTUURLIJKE DILEMMA'S [1/1]	TK 10: BEREIKBAARHEIDS-GEGEVENS [1/1]	TK 11. NAFASE, OVERDRACHT & HANDIGE VERWIJZINGEN	TK 12. DIVERSE VOORBEELD VLIEGTUIGEN (LA)	

OPSCHALINGSNIVEAUS, TEAMSAMENSTELLING EN INZETBEHOEFTE [3/4]							
KWALIFICATIE LUCHTVAARTUIG GERELATEERD		Initieel GRIP niveau*	Urgent overleg tussen	TEAMS	INZETBEHOEFTE (General- & Business Aviation)		
Alarmvorm	Toelichting				Dienst	Binnen het werkingsgebied LA	Buiten het werkingsgebied LA
(*7) Luchtvaartongeval buiten het werkingsgebied LA in de VR Flevoland Gooi en Vechtstreek		Situationeel (zie Crash klein, middel, groot	Meldkamer-MKB (& Airportdesk – APD - *7)	Zie crash klein, middel, groot	Luchthaven LA		Op verzoek via SAO (*7)
					Brandweer		Situationeel (zie crash klein, middel, groot)
					GHOR		
					Politie (*5)		
					Gemeente (BZ)		
Luchtvaartongeval of afstand	a. Luchtvaartongeval buiten de VR Flevoland en Gooi & Vechtstreek, in Nederland, met betrokkenheid van de VR Flevoland en Gooi & Vechtstreek (*7) b. Luchtvaartongeval buiten Nederland met betrokkenheid van de VR Flevoland en Gooi & Vechtstreek (*7)	2 (zonder COPI)	Airportdesk (APD) & meldkamer (MKB)	SAO - ROT (*2)	Luchthaven LA		Mogelijke aansluiting Liaison LA
					Hulpdiensten algemeen		Situationeel (mogelijk geen inzet)
					Gemeente (BZ)		Situationeel
Gezondheid	Reguliere RAV activiteiten. bijv. hartstilstand, onwelwording)		MKA & ADP wederkerig informeren m.b.t. afstemmen inzet BHV met de luchthaven		Luchthaven LA	Situationeel (BHV)	
					Brandweer		
					GHOR	Situationeel	
					Politie*5		
Kaping of gijzeling	Kaping. Het met geweld overnemen (of daarmee dreigen) van de controle van een vliegtuig door één of meerdere kapers. Hierna landt het vliegtuig op Lelystad Airport of laten de kapers het vliegtuig neerstorten. Gijzeling: het onder geweld vasthouden van personen met een specifiek doel door gijzelnemers.	3	Airportdesk (APD) & meldkamer (DROC)	SAO - CoPI - ROT - BT (*3)	Luchthaven LA	SAO, luchthavenbrandweer conform eigen plan	
					Brandweer	1 TS, 1 HV, 1 OvD-B, 1 HOvD	
					GHOR	2 ambulances, 1 OvD-G	
					Politie*5	Is voorbereid	
					Gemeente (BZ)	OvD-Bz	
Incident met effect op de openbare orde en veiligheid	Bedreiging of daadwerkelijke aantasting van de bedrijfscontinuïteit van LA met maatschappelijke uitstraling waarvoor afstemming en eventuele inzet van hulpdiensten noodzakelijk is.	3	Airportdesk (APD) & meldkamer (DROC)	Situationeel	Luchthaven LA	SAO	
					Brandweer	Situationeel	
					GHOR	Situationeel	
					Politie*5	1 OVD-P en 2 koppels	
					Veiligheidsregio	Meldkamer of CoPI Informeren BM LLS i.v.m. verantwoordelijkheid t.a.v. OOV	



DASHBOARD	TK 1. (OBJECT) INFORMATIE LA [1/1]	TK 2. PLATTEGROND & WERKINGSGEBIED LA [1/4]	TK 3. UITGANG-STELLINGEN [1/2]	TK 4. COÖRDINATIE & OPSCHALING [1/5]	TK 5. SCENARIO'S (SUBDASHBOARD) [1/14]	TK 6. MOBILITEIT) [1/1]
TK 7. VALIDATIE, VERIFICATIE & IDENTIFICATIE [1/1]	TK 8. ACTIE,- PROCES- & HANDELINGSKADER [1/6]	TK 9. BESTUURLIJKE DILEMMA'S [1/1]	TK 10: BEREIKBAARHEIDS-GEGEVENS [1/1]	TK 11. NAFASE, OVERDRACHT & HANDIGE VERWIJZINGEN	TK 12. DIVERSE VOORBEELD VLIEGTUIGEN (LA)	

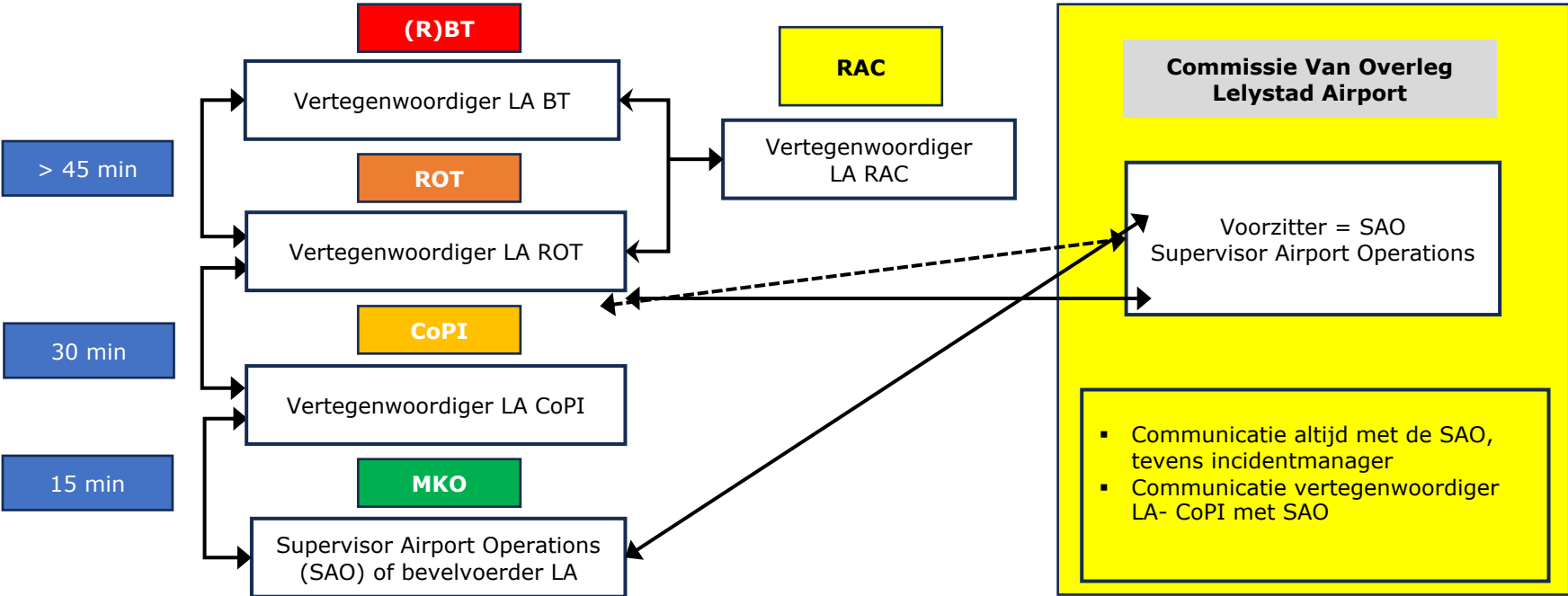
OPSCHALINGSNIVEAUS, TEAMSAMENSTELLING EN INZETBEHOEFTE [4/4]

KWALIFICATIE LUCHTVAARTUIG GERELATEERD		Initieel GRIP niveau*	Urgent overleg tussen	TEAMS	INZETBEHOEFTE (General- & Business Aviation)		
Alarmvorm	Toelichting				Dienst	Binnen het werkingsgebied LA	Buiten het werkingsgebied LA
Brand	Brand (klein, middel, groot)	Situationeel	Airportdesk (APD) & meldkamer (MKB)	SAO - BHV- VRF	Luchthaven LA	Situationeel	
					Brandweer	Cfm reguliere opschaling	
					GHOR	Cfm reguliere opschaling	
					Politie (*5)	Cfm reguliere opschaling	
					Gemeente (BZ)	Cfm reguliere opschaling	

Legenda:

- *1. Het initieel GRIP niveau wordt bepaald door de operationele leiding van VRF
- *2. Bij multidisciplinaire afstemming
- *3. Bij bestuurlijke besluitvorming en/of betekenisgeving incident
- *4. Afhankelijk van de interne procedures LA wordt de inzet bepaald van 1 of 2 crashtenders dit i.v.m. vigerende wet- en regelgeving
- *5. Bij een GRIP situatie kan het voorkomen dat zowel de OvD KMar als de OvD Politie op komt.
- *6. Naar behoefte extra eenheden aansturen
- *7. Betrokkenheid Lelystad Airport is afhankelijk van: a). het vliegtuig vertrek of aankomst Lelystad Airport heeft (dan is LA betrokken) b). LA kan ondersteunen met crashtenders (verzoek is ingediend en akkoord bevonden door SAO/LA)

COMMUNICATIE & AANSLUITING FUNCTIONARISSEN LELYSTAD AIRPORT BINNEN HET MKO-CoPI- ROT- BT-



DASHBOARDTK 1. (OBJECT)
INFORMATIE LA [1/1]TK 2. PLATTEGROND &
WERKINGSGBIED LA [1/4]TK 3. UITGANG-
STELLINGEN [1/2]TK 4. COÖRDINATIE &
OPSCHALING [1/5]TK 5. SCENARIO'S
(SUBDASHBOARD) [1/14]

TK 6. MOBILITEIT) [1/1]

TK 7. VALIDATIE, VERIFICATIE
& IDENTIFICATIE [1/1]TK 8. ACTIE,- PROCES- &
HANDELINGSKADER [1/6]TK 9. BESTUURLIJKE
DILEMMA'S [1/1]TK 10: BEREIKBAARHEIDS-
GEGEVENS [1/1]TK 11. NAFASE, OVERDRACHT
& HANDIGE VERWIJZINGENTK 12. DIVERSE VOORBEELD
VLIEGTUIGEN (LA)

BEPALENDE KENMERKEN SCENARIO'S (GAMECHANGERS)

Passagiers

- Wel of geen passagiers;
- Betrokkenheid Nederlandse en internationale passagiers;
- Passagiers met speciale status (regering, staatshoofden, diplomaten, Koninklijk Huis en overige VIP's).

Lading

- De lading (cargo-manifest) van een vliegtuig is relevant voor de incident-bestrijding of afhandeling;
- Er dient rekening gehouden te worden met vervoer van gevaarlijke stoffen (LA vervoert geen vracht, alleen bagage).

Betrokken organisaties

- Het ministerie van IenW is als Nederlandse civiele luchtvaartautoriteit altijd betrokken;
- Bij een incident met een militair luchtvaartuig is het ministerie van Defensie altijd betrokken (kennis, vaardigheden, procedures en materieel);
- Bij een ongeval in het buitenland waarbij Nederlanders betrokken zijn, speelt het ministerie van Buitenlandse Zaken een rol met betrekking tot het verlenen van consulaire bijstand.

Scenario's (THEMAKAARTEN) & NAVIGATIE

Bij een luchtvaartongeval kan binnen de Veiligheidsregio Flevoland en Gooi & Vechtstreek onderscheid gemaakt worden tussen wel of geen betrokkenheid van Lelystad Airport (LA). Navigatie via afbeeldingen.

BETROKKENHEID LELYSTAD AIRPORT

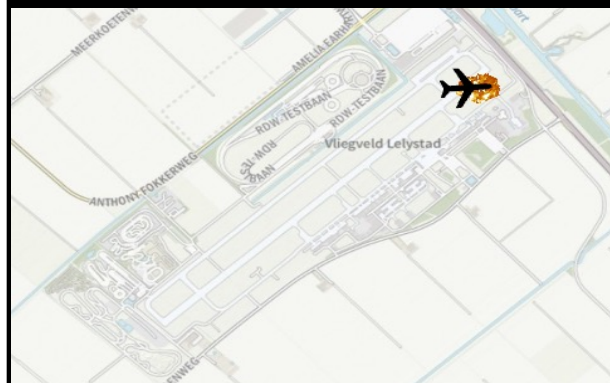
GEEN (TOT DEELS) BETROKKENHEID LA

Klein Incident

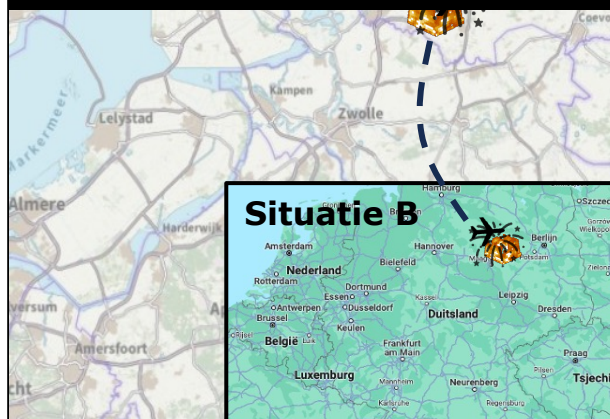
Uitgangspunt bij een klein incident is dat de organisatie van Lelystad Airport dit in eigen beheer heeft en zelf afhandelt.

Bij een klein incident moet gedacht worden aan een incident op de airside of in één van de bedrijfsgebouwen waar Lelystad Airport verantwoordelijk voor is. Hier kan de luchthavenbrandweer of de BHV-organisatie ingezet worden. Het gaat om een situatie die anders is dan de normale bedrijfsvoering. Deze wordt dan gekwalificeerd als 'klein incident'.

Het kan dus gaan om een voorval op de airside waarbij de luchthavenbrandweer assistentie verleend. Maar ook om een situatie waarbij eerste hulp verleend moet worden door de BHV-organisatie.

**S1: LUCHTVAARTONGEVAL
BINNEN HET WERKINGSGBIED
LELYSTAD AIRPORT****S2. LUCHTVAARTONGEVAL
BUITEN HET WERKINGSGBIED
VAN LELYSTAD AIRPORT IN DE
VRFGV (GA/BA)****S5. VLIEGTUIGONGEVAL: CRASH
HANDELSVERKEER BINNEN
DE VRFGV MET
AANDACHTSPUNTEN
IJSSMEERGBIED****Voorzorgslanding**

Een voorzorgslanding is een gecontroleerde en dringende landing van een vliegtuig. De vlieger gebruikt de term "pan pan". Er is een ernstige situatie waarbij de veiligheid van het vliegtuig in gevaar is. Hierbij gaat het niet om direct levensgevaar en is assistentie niet direct noodzakelijk (vanuit de crisisorganisatie). De Inzetbehoefte bij voorzorgslanding is de Luchthavenbrandweer. De luchthavenbrandweer handelt dit incident af.

**S3: LUCHTVAARTONGEVAL OP
AFSTAND****S4: KAPING/GIJZELING****S7: VLIEGTUIGONGEVAL:
MILITAIR
VLIEGTUIG BINNEN
DE VRFGV**



DASHBOARD	TK 1. (OBJECT) INFORMATIE LA [1/1]	TK 2. PLATTEGROND & WERKINGSGBIED LA [1/4]	TK 3. UITGANG-STELLINGEN [1/2]	TK 4. COÖRDINATIE & OPSCHALING [1/5]	TK 5. SCENARIO'S (SUBDASHBOARD) [1/14]	TK 6. MOBILITEIT) [1/1]
TK 7. VALIDATIE, VERIFICATIE & IDENTIFICATIE [1/1]	TK 8. ACTIE,- PROCES- & HANDELINGSKADER [1/6]	TK 9. BESTUURLIJKE DILEMMA'S [1/1]	TK 10: BEREIKBAARHEIDS-GEGEVENS [1/1]	TK 11. NAFASE, OVERDRACHT & HANDIGE VERWIJZINGEN	TK 12. DIVERSE VOORBEELD VliegTUIGEN (LA)	

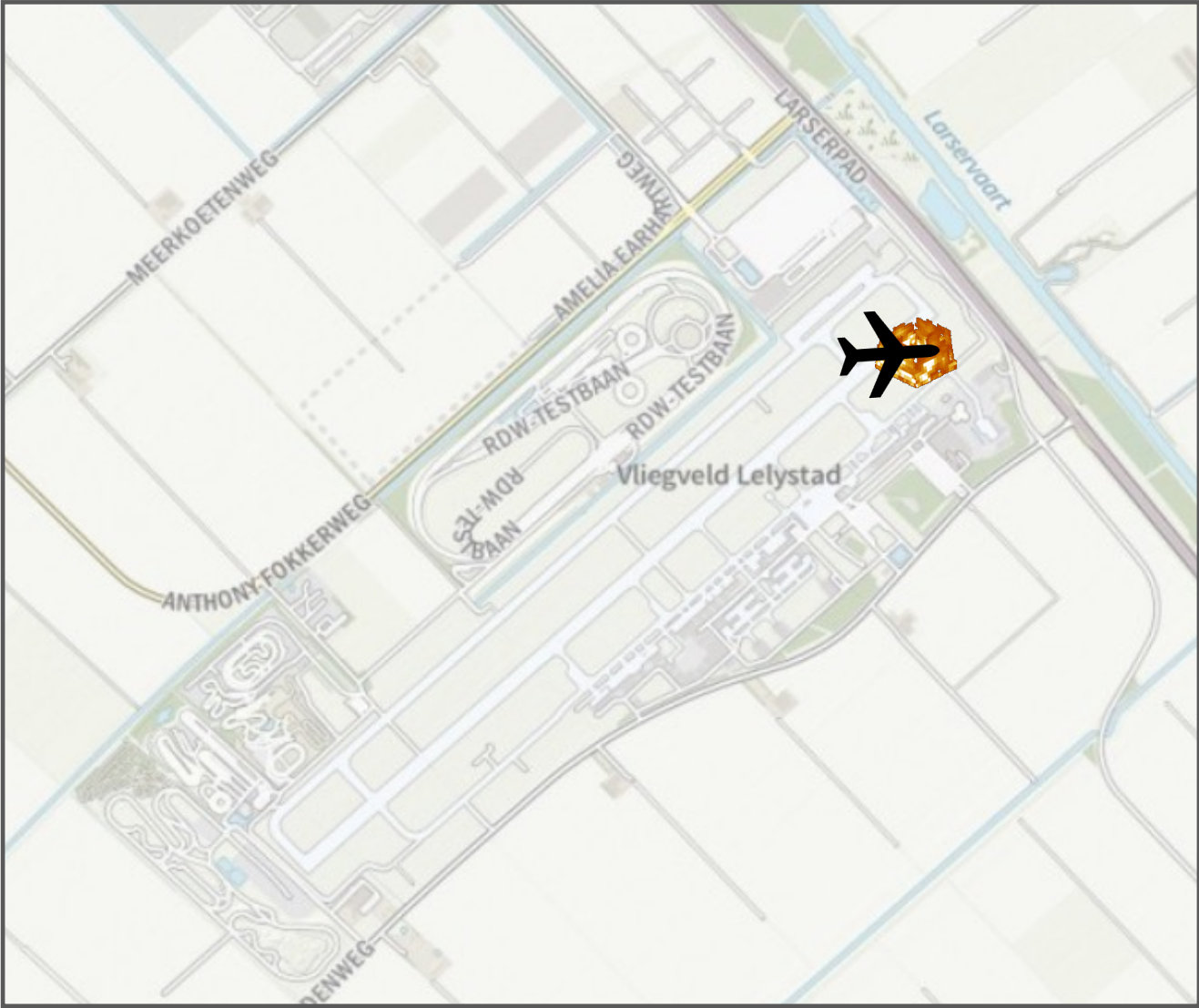
SCENARIO 1. LUCHTVAARTONGEVAL BINNEN HET WERKINGSGBIED LELYSTAD AIRPORT (GENERAL AVIATION/BUSINESS AVIATION)

Kenmerken scenario

- Behoorlijke impact op Lelystad Airport en op de inzet van regionale hulpdiensten;
- Grote kans op doden en zwaargewonden;
- Het incident heeft vanaf het begin af aan een internationale dimensie;
- Communicatiekwesaties aangaande de slachtofferlijst.

Scenario omschrijving

Een Bombardier Global 5000 met 25 inzittenden meldt in de nadering een noodgeval, een uitgevallen motor. Dit eindigt in een crash op de kop van de baan. De nog aanwezige brandstof komt tot ontbranding. De passagiers proberen om onder aanwijzing van de crew het toestel op veilige wijze te verlaten. De brandweer van Lelystad Airport richt zich op het blussen van de brand en probeert om een veilige situatie te creëren zodat die ontruiming kan plaats vinden.



MULTI INFORMATIE

GMK

Aandachtspunten GMK

- Meldingen komen binnen via zowel omstanders als via de Airportdesk (APD) van Lelystad Airport. Vanuit het publiek kunnen onbetrouwbare meldingen komen ten aanzien van de aard van het incident;
- Bepaal welke **incidentkwalificatie** (op- & afschaling) moet plaatsvinden en stel deze later bij op basis van geverifieerde informatie vanuit (de luchthavenbrandweer van) Lelystad Airport (zie TK: 4);
- Alarmeer en informeer de benodigde onderdelen, eenheden en functionarissen van de operationele hoofdstructuur (n.a.v. inzetvoorstellen);
- Bepaal de juiste **UGS** (standaard **B**) in samenspraak met Lelystad Airport (bevelvoerder) en communiceer deze naar de hulpdiensten. De hulpdiensten melden als ze aangekomen zijn op de UGS en nemen voorbereidingen;
- Houd rekening met het opstarten van **GGB** (afhankelijk van het, mogelijk, aantal slachtoffers).

GRIP 1

Aandachtspunten CoPI

- **Oogmerk acute fase: redden van mensen en creëren van een veilige omgeving**
- Organisatie van de keten: **Liaison Lelystad Airport** (Zie kader organisatie van de keten of TK 4);
- Draag zorg tussen een gedegen overdrachtsmoment (OvD B /brandweer LA- SAO) en een afgestemd inzetplan m.b.t. in het proces redding, brand en emissiebestrijding;
- **Veiligheid:** Bij incidenten met moderne luchtvaartuigen kunnen door breuk of door brand MMMF (Man Made Mineral Fibers) vezels vrijkomen. Deze kunnen schadelijk zijn voor de gezondheid. Bij brand bevinden deze vezels zich voornamelijk in de rook;
 - Hanteer asbestprotocol (IBGS- procedure) om blootstelling te voorkomen;
 - Benader met ademlucht en gebruik juiste PBM's (FFP3 maskers zijn voldoende).
- **Gezondheidsrisico's;** zorg voor inzet AGS en GAGS voor het analyseren van de blootstellingsrisico's m.b.t. gevaarlijke stoffen. Beoordelen situatie en adviseren (hulpverleners en omwonenden);
 - Start indien noodzakelijk het proces Medische Milieukunde;
 - Inventariseer welke lading aan boord was;
- Zorgdragen voor **bereikbaarheid hulpdiensten en mobiliteit** (rondom Lelystad Airport);
- Bij het plaatsnemen van het CoPI heeft de **ontruiming** van het toestel al plaatsgevonden (door inzittenden binnen 90 seconden). Brandweer Lelystad Airport heeft mogelijk het brandende toestel geblust;

GRIP 1

Aandachtspunten CoPI (vervolg)

- Focus op **bevrijding slachtoffers** (wanneer er sprake is van hoogenergetisch trauma dienen alle inzittenden als gewond te worden beschouwd (T1/T2);
 - Zorgdragen voor in richten van een gewondenverzamelplaats (T1/T2) en verzorgingslocatie T3 en niet-gewonden (adhoc bepalen in samenspraak met LA);
 - Bij meerdere dodelijke slachtoffers overwegen om een tijdelijke morgue in te richten (in afstemming politie- DVI);
 - Richt een locatie in voor **pers & media en stem de woordvoering af in de lijn (ROT/GBT)**
 - Verifieer de status van het opsporingsonderzoek (gestart door de Politie). De Politie informeert het OM. De Officier van Justitie (OvJ) is de leider van het opsporingsonderzoek;
 - Draag zorg voor **afscherming** van de ongevalslocatie (politie);
 - Verzoek Lelystad Airport (APD)/operator in het voorzien van de passagierslijst/vliegplan (< 2 uur);
 - Stem het proces af met het ROT (Proces wordt daar verder opgepakt).
- *Ter info: KMar heeft in de huidige situatie geen politietaak op Lelystad Airport.**



DASHBOARD

TK 1. (OBJECT)
INFORMATIE LA [1/1]

TK 2. PLATTEGROND &
WERKINGSGBIED LA [1/4]

TK 3. UITGANG-
STELLINGEN [1/2]

TK 4. COÖRDINATIE &
OPSCHALING [1/5]

TK 5. SCENARIO'S
(SUBDASHBOARD) [1/14]

TK 6. MOBILITEIT) [1/1]

TK 7. VALIDATIE, VERIFICATIE
& IDENTIFICATIE [1/1]

TK 8. ACTIE,- PROCES- &
HANDELINGSKADER [1/6]

TK 9. BESTUURLIJKE
DILEMMA'S [1/1]

TK 10: BEREIKBAARHEIDS-
GEGEVENS [1/1]

TK 11. NAFASE, OVERDRACHT
& HANDIGE VERWIJZINGEN

TK 12. DIVERSE VOORBEELD
VLIEGTUIGEN (LA)

SCENARIO 1. LUCHTVAARTONGEVAL BINNEN HET WERKINGSGBIED LELYSTAD AIRPORT (GENERAL AVIATION/BUSINESS AVIATION) - vervolg

MULTI INFORMATIE

GRIP 2

Aandachtspunten ROT (stem taken/ondersteuningsverzoeken af met het CoPI)

- Afstemmen vergaderklok en bron en effectgebied i.o.m. het CoPI;
- Organisatie van de keten: Analyseer welke partners/liaisons aangesloten moeten zijn (liaison Lelystad Airport). Zie kader "organisatie van de keten";
- Informeer de burgemeester;
- Stem de mobiliteit af rondom Lelystad Airport (inventariseren van de mogelijke impact op vervoers- en verkeersstromen) i.o.m. RWS/provincie;
- Start het proces **Validatie, Verificatie** en **Identificatie van slachtoffers (zie actoren TK 8 P. 4-5)** i.o.m. LA, Operator/afhandelaar (benaderen het CoPI voor bestaande afspraken);
 - Validatie** (binnen 2 uur) & **verificatie** (binnen 48 uur) van de passagierslijst;
 - Activeren SIS** voor het proces informeren van verwanten bij een groot aantal slachtoffers (AC BZ);
 - Activeren Ambassade protocol**: betrokkenheid internationale slachtoffers (AC BZ);
 - Afstemmen lijst met **geïdentificeerde slachtoffers** (politie- DVI);
 - Informeren van verwanten** (Politie- Familierechercheurs);
- Afstemmen **crisiscommunicatie** (zie onderstaand kader) en woordvoering richting pers;
- Start onderzoek en stuur een melding naar de **Onderzoeksraad voor de Veiligheid** (OvV);
- Ondersteun LA bij de organisatie van de **opvang en verzorging** van slachtoffers/ongedeerden (LA dient verzoek in te dienen voor ondersteuning);
- Verifieer de status van het **opsporingsonderzoek** (gestart door de Politie);
 - De Politie informeert het OM. De Officier van Justitie (OvJ) is de leider van het (strafrechtelijk opsporingsonderzoek);
- Draag zorg voor een adequate toestroom van familie/nabestaanden. Reguleer deze richting een opvanglocatie (denk aan plaatsen van bebording-RWS);
- Denk aan vervanging personeel (OCM) en (collegiale) opvang van hulpverleners (eerste uur);
- Start het proces **psychosociale hulpverlening (PSH)** voor slachtoffers en verwanten;
- Proces Nafase (nazorg & herstel: zie aandachtspunten TK 11).

[Factsheet SIS](#)

Informatiemanagement

Aandachtspunten

- Opstarten LCMS en betrokken organisatie koppelen aan LCMS activiteit;
- Zorgdragen voor contactgegevens betrokken organisaties/diensten;
- Zorgdragen voor een actueel multi-beeld;
- Eventueel contact leggen met het Rijk (NCC, LOCC).

Leiding & Coördinatie

Aandachtspunten

- Gezagvoerder;
- Bevoegd gezag is de Burgemeester of voorzitter veiligheidsregio is het bevoegd gezag of de operationeel leider in zijn naam);
- Minister van IenW (Civiele Luchtvaartautoriteit).

ORGANISATIE
VAN DE KETEN

Aandachtspunten

- GHOR
- Gemeente (bevolkingszorg)
- Nationale Politie
- Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OvV)
- Luchtverkeersleiding in Nederland (LVNL)
- Lelystad Airport (liaison)
- Operator (of afhandelaar)
- Ministerie IenW (Nederlandse Civiele Luchtvaarautoriteit)
- Ministerie BZ (bij internationale slachtoffers)
- Ministerie JenV (NCC, NKC)
- LOCC
- RWS (mobiliteit: rijksweg, bebording)
- Provincie (mobiliteit, provinciale weg)
- OM (strafrechtelijk opsporingsonderzoek)
- Het Rode Kruis

Crisiscommunicatie

Aandachtspunten

- Start het cyclisch proces: analyse, advies en aanpak; Denk aan communiceren van SISOS onderwerpen/handelingperspectieven;
- Incident met veel (internationale) media;
- Denk aan ondersteuning van het NKC (Nationaal Kernteam Communicatie) middel liaison en afstemming tussen nationaal en lokaal/regionaal niveau;
- Crisiscommunicatie in afstemming met LA/operator en betrokken spelers (NKC);
- Afstemming tussen nationaal en lokaal/regionaal niveau vindt dan plaats door middel van de liaison ter plaatse. Zodra de nationale crisisorganisatie is geactiveerd, coördineert het NKC de pers- en publieksvoorlichting vanuit de rijksoverheid. Het NKC adviseert de crisisgremia op rijksniveau over de te volgen communicatiestrategie en de communicatieve gevolgen van (voor) genomen besluiten.

Strategisch/bestuurlijk

Aandachtspunten

- Afstemmen **Ontkoppelen kritieke processen en evenementen**
 - Afstemmen en verzoeken sluiten luchtruim met ministerie van IenW (met LA);
- Bij constatering van blootstellingsrisico's m.b.t. gevaarlijke stoffen overwegen om een Geneeskundig Onderzoek na Rampen (GOR) op te starten (op advies van GHOR);
- Zie TK 9 Bestuurlijke dilemma's/ sleutelbesluiten.



DASHBOARD

TK 1. (OBJECT)
INFORMATIE LA [1/1]

TK 2. PLATTEGROND &
WERKINGSGEBIED LA [1/4]

TK 3. UITGANG-
STELLINGEN [1/2]

TK 4. COÖRDINATIE &
OPSCHALING [1/5]

TK 5. SCENARIO'S
(SUBDASHBOARD) [1/14]

TK 6. MOBILITEIT) [1/1]

TK 7. VALIDATIE, VERIFICATIE
& IDENTIFICATIE [1/1]

TK 8. ACTIE,- PROCES- &
HANDELINGSKADER [1/6]

TK 9. BESTUURLIJKE
DILEMMA'S [1/1]

TK 10: BEREIKBAARHEIDS-
GEGEVENS [1/1]

TK 11. NAFASE, OVERDRACHT
& HANDIGE VERWIJZINGEN

TK 12. DIVERSE VOORBEELD
VLIEGTUIGEN (LA)

SCENARIO 2. LUCHTVAARTONGEVAL BUITEN HET WERKINGSGEBIED VAN LELYSTAD AIRPORT IN DE VRFGV (GA/BA EN BETROKKENHEID LELYSTAD AIRPORT)

Kenmerken scenario

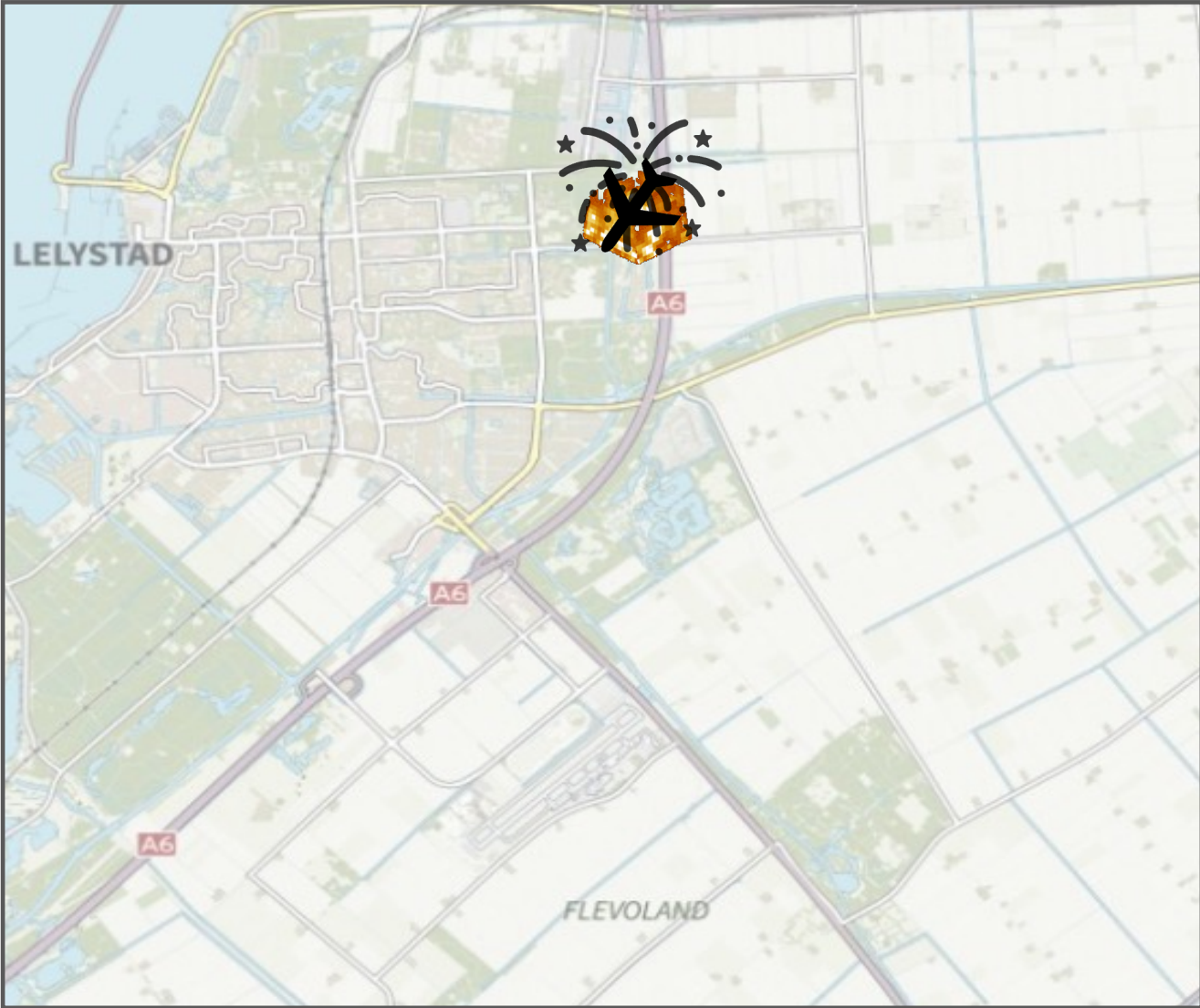
- 1. Lelystad Airport is de luchthaven van vertrek of aankomst;
- 2. Grote kans op (vele) doden en zwaargewonden;
- 3. Behoorlijke impact op de inzet van regionale en bovenregionale hulpdiensten;
- 4. Het incident heeft vanaf het begin af aan een interregionale als internationale dimensie;
- 5. Communicatiekwesaties aangaande de slachtofferlijst;
- 6. Grotere incident locatie (groter vliegtuig).

Scenario omschrijving

In dit scenario kan het gaan om het neerstorten van een vliegtuig op land of bebouwing (aandachtspunten betreft een incident op het water IJsselmeergebied worden meegenomen in scenario 3).

Een Dassault Falcon 900EX (business jet) komt vanuit Engeland en heeft bestemming Lelystad Airport. Bij het inzetten van de daling krijgt het vliegtuig een technische storing. De linker motor slaat uit. Het vliegtuig daalt te snel en de piloot heeft geen controle meer over het toestel. De business jet met 14 passagiers crasht op de A6 en komt in een naastgelegen weiland tot stilstand. Het vliegtuig staat volledig in brand. Het incident heeft grote impact op het verkeer op de A6.

Direct na het ongeval komen de eerste 112 meldingen van getuigen binnen bij de meldkamer. Ook kan het zijn dat de Airportdesk (APD) contact op neemt met de GMK (MKB).



MULTI INFORMATIE

GMK

Aandachtspunten GMK

- Houdt rekening met vele 112 meldingen van omstanders;
- Bepaald de juiste **incidentkwalificatie** (op- & afschaling) Zie TK 4;
- Alarmeer en informeer de benodigde onderdelen, eenheden en functionarissen van de operationele hoofdstructuur (n.a.v. inzetvoorstellen);
- **Vraag bijstandsverzoek** aan bij de SAO (eventueel via de APD) van Lelystad Airport m.b.t. ondersteuning crashtenders i.o.m. de brandweer Lelystad (afhankelijk van afstand en dekking veiligheid LA), specifieke vliegtuig informatie en overige ondersteuning (opvang slachtoffers, verwanten, etc.; contact met de hoogst leidinggevende ter plaatse geeft zo snel mogelijk een **SITRAP**;
- Maak een incident aan in LCMS en vul deze met relevante informatie (CaCo);
- Bepaal/**verifieer de ongevalslocatie** en geef de laatst bekende positie door aan de betrokken diensten/organisaties;
- Indien de melding niet vanuit de APD van Lelystad Airport komt neemt contact op met de APD (wederkerigheid). Breng de APD op de hoogte en verifieer of het vliegtuig vertrek- of aankomst Lelystad Airport heeft.
- Bepaal (in afstemming met eerste aanwezig hulpdiensten/OvD B) een **UGS** om te verzamelen voor de hulpdiensten en een **veilige aanrijroute**; **UGS C - steunpunt RWS of UGS D - tankstation aan de Gooiseweg zijn uit de richting**
- Start het protocol **GGB** (afhankelijk van het, mogelijk, aantal slachtoffers).

GRIP 1

Aandachtspunten CoPI

Oogmerk acute fase: redden van mensen en creëren van een veilige omgeving

- Organisatie van de keten: **Liaison Lelystad Airport** (Zie kader organisatie van de keten”);
- Stem het **bron-en effectgebied** af (i.o.m. het het ROT);
- Verzoek Lelystad Airport (APD)/operator in het voorzien van de **passagierslijst/vliegplan**.

GRIP 1

Aandachtspunten CoPI (vervolg)

- Tref voorzieningen voor **bereikbaarheid hulpdiensten en mobiliteit** op ongevalslocatie (moeilijk begaanbaar gebied);
 - Start met inventariseren van de mogelijke impact op vervoers- en verkeersstromen rondom het plaats incident (files).
 - Stem de mobiliteit af (hulpverleningsdiensten en betrokkenen);
 - Afsluiting A6 en omleidingen;
 - Houdt rekening met effecten/slachtoffers in de omgeving van het vliegtuig (verkeer);
- **Veiligheid:** Bij incidenten met moderne luchtvaartuigen kunnen door breuk of door brand **MMMF** (Man Made Mineral Fibers) vezels vrijkomen. Deze kunnen schadelijk zijn voor de gezondheid. Bij brand bevinden deze vezels zich voornamelijk in de rook;
 - Hanteer asbestprotocol (IBGS- procedure) om blootstelling te voorkomen;
 - Benader met ademlucht en gebruik juiste PBM's.
- Bij het plaatsen van het CoPI heeft de **ontruiming** van het toestel, mogelijk, al plaatsgevonden (door inzittenden binnen 90 seconden, mits er overlevenden zijn). Nu focus op **bevrijding**



[DASHBOARD](#)

[TK 1. \(OBJECT\) INFORMATIE LA \[1/1\]](#)

[TK 2. PLATTEGROND & WERKINGSGEBIED LA \[1/4\]](#)

[TK 3. UITGANG-STELLINGEN \[1/2\]](#)

[TK 4. COÖRDINATIE & OPSCHALING \[1/5\]](#)

[TK 5. SCENARIO'S \(SUBDASHBOARD\) \[1/14\]](#)

[TK 6. MOBILITEIT\) \[1/1\]](#)

[TK 7. VALIDATIE, VERIFICATIE & IDENTIFICATIE \[1/1\]](#)

[TK 8. ACTIE,- PROCES- & HANDELINGSKADER \[1/6\]](#)

[TK 9. BESTUURLIJKE DILEMMA'S \[1/1\]](#)

[TK 10: BEREIKBAARHEIDS-GEGEVENS \[1/1\]](#)

[TK 11. NAFASE, OVERDRACHT & HANDIGE VERWIJZINGEN](#)

[TK 12. DIVERSE VOORBEELD VLIEGTUIGEN \(LA\)](#)

SCENARIO 2. LUCHTVAARTONGEVAL BUITEN HET WERKINGSGEBIED VAN LELYSTAD AIRPORT IN DE VR FLEVOLAND GOOI EN VECHTSTREEK - vervolg

MULTI INFORMATIE

GRIP 1

Aandachtspunten CoPI (vervolg)

- Slachtoffers wanneer er sprake is van **hoogenergetisch trauma** dienen alle inzittenden als gewond te worden beschouwd (T1/T2);
- Gezondheidsrisico's**; zorg voor inzet AGS en GAGS voor het analyseren van de blootstellingsrisico's m.b.t. gevaarlijke stoffen. Beoordelen situatie en adviseren (hulpverleners en omwonenden);
 - Start indien het proces Medische Milieukunde;
 - Inventariseer welke lading aan boord was;
- Slachtoffers**: Draag zorg voor het inrichten van een **gewondenverzamelplaats** (T1/T2) en **verzorgingslocatie** T3 en niet-gewonden (adhoc bepalen);
- Verifieer de status van het **opsporingsonderzoek** (gestart door de Politie). De Politie informeert het OM. De Officier van Justitie (OvJ) is de leider van het opsporingsonderzoek.
- Bij meerdere dodelijke slachtoffers overwegen om een tijdelijke **morgue** in te richten (in afstemming politie- DVI);
- Draag zorg voor **afscherming** van de ongevalslocatie (politie);
- Richt een locatie in voor **pers & media en stem de woordvoering af in de lijn (ROT/GBT)**
- Start het proces **psychosociale hulpverlening (PSH)** voor slachtoffers en verwanten;
- Proces Nafase (nazorg & herstel: zie aandachtspunten TK 11).

GRIP 2

Aandachtspunten ROT (stem taken/ondersteuningsverzoeken af met het CoPI)

- Afstemmen vergaderklok en bron en effectgebied i.o.m. het CoPI;
- Organisatie van de keten: Analyseer welke partners/liasons aangesloten moeten zijn (liaison Lelystad Airport). Zie kader organisatie van de keten of TK 4;
- Informeert de burgemeester;
- Inventariseer de effecten op de impact op vervoers- en verkeersstromen en draag zorg voor **mobiliteit** (i.o.m. het CoPI);
- Start het proces **Validatie, Verificatie en Identificatie van slachtoffers (zie actoren TK 8 P. 4-5)** i.o.m. Operator/afhandelaar en luchthaven van vertrek/aankomst (LA);
- Validatie** (binnen 2 uur) & **verificatie** (binnen 48 uur) van de **passagierslijst**;
 - Activeren SIS** voor het proces informeren van verwanten bij een groot aantal slachtoffers (AC BZ); [Factsheet SIS](#)
 - Activeren Ambassade protocol**: betrokkenheid internationale slachtoffers (AC BZ);
 - Afstemmen lijst met **geïdentificeerde slachtoffers** (politie- DVI);
 - Informeren van verwanten** (Politie- Familierechercheurs);
- Afstemmen crisiscommunicatie**: (zie kader volgende pagina);
- Opvang**: Organiseer i.o.m. Lelystad Airport/operator (primaire verantwoordelijkheid) de opvang en verzorging van ongedeerden/betrokkenen en de hereniging van slachtoffers met verwanten. Welke ondersteuning kan de VR faciliteren (realiseren binnen 3 uren- AC BZ);
- Draag zorg voor een adequate toestroom van familie/nabestaanden. Reguleer deze richting een opvanglocatie (denk aan plaatsen van bebording-RWS);
- Denk aan **vervanging personeel** (OCM) en (collegiale) opvang van hulpverleners van het eerste uur;
- Start onderzoek en stuur een **melding naar de Onderzoeksraad voor de Veiligheid** (OvV). Leg waar het kan feiten vast;
- Start het proces **psychosociale hulpverlening (PSH)** voor slachtoffers en verwanten;
- Omgevingsanalyse**: afhankelijk van de incidentlocatie kunnen zich cascade effecten voordoen (processen: ontruiming, evacuatie, uitval infrastructuur, overige verstoringen);
- Proces Nafase (nazorg & herstel: zie aandachtspunten TK 11).

Crisiscommunicatie

Aandachtspunten

- Start met het inrichten van het RAC;
- Vang aan met het cyclisch proces: analyse, advies en aanpak;
- Denk aan communiceren van SISOS onderwerpen/ handelingsperspectieven;
- Incident met veel (internationale) media;
- Denk aan ondersteuning van het NKC (Nationaal Kernteam Communicatie) middel liaison en afstemming tussen nationaal en lokaal/regionaal niveau;
- Crisiscommunicatie in afstemming met LA/operator en betrokken spelers (NKC);
- Structureer de crisiscommunicatie: plan van persmomenten en kanaliseren van de toestromende media op- en rondom het plaats incident (bij een opsporingsonderzoek loopt de afstemming in samenspraak met Politie/OM over het communicatie/persmoment);
- Afstemming tussen nationaal en lokaal/regionaal niveau vindt dan plaats door middel van de liaison ter plaatse. Zodra de nationale crisisorganisatie is geactiveerd, coördineert het NKC de pers- en publieksvoorlichting vanuit de rijksoverheid. Het NKC adviseert de crisisgrema op rijksniveau over de te volgen; communicatiestrategie en de communicatieve gevolgen van (voor) genomen besluiten.
- Bij een opsporingsonderzoek loopt de afstemming in samenspraak met Politie/OM over het communicatie/persmoment).

ORGANISATIE VAN DE KETEN

Aandachtspunten

- GHOR
- Gemeente (bevolkingszorg)
- Nationale Politie
- Brandweer
- Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OvV)
- Luchtverkeersleiding in Nederland (LVNL)
- Lelystad Airport (liaison)
- Operator (of afhandelaar)
- Ministerie IenW (Nederlandse Civiele Luchtvaartautoriteit)
- Ministerie BZ (bij internationale slachtoffers)
- Ministerie JenV (NCC, NKC)
- LOCC
- RWS (mobiliteit: rijksweg, bebording)
- Provincie (mobiliteit, provinciale weg)
- OM (strafrechtelijk opsporingsonderzoek)
- Het Rode Kruis

Strategisch/bestuurlijk

Aandachtspunten

- Neem vlot eerste besluiten op basis van de geverifieerde informatie;
- Crisiscommunicatie in relatie tot het incident en de identiteit van de slachtoffers heeft de hoogste prioriteit;
- Bij constatering van blootstellingsrisico's m.b.t. gevaarlijke stoffen overwegen om een Geneeskundig Onderzoek na Rampen (GOR) op te starten (op advies van GHOR);
- Zie TK 9 Bestuurlijke dilemma's.

Leiding & Coördinatie

Aandachtspunten

- Gezagvoerder;
- Bevoegd gezag is de Burgemeester of voorzitter veiligheidsregio als het bevoegd gezag of de operationeel leider in zijn naam);
- Minister van IenW (Civiele Luchtvaartautoriteit).

Informatiemanagement

Aandachtspunten

- Opstarten LCMS en betrokken organisatie koppelen aan LCMS activiteit;
- Zorgdragen voor een actueel multi-beeld.
- Eventueel contact leggen met het Rijk (NCC, LOCC).



DASHBOARD	TK 1. (OBJECT) INFORMATIE LA [1/1]	TK 2. PLATTEGROND & WERKINGSGBIED LA [1/4]	TK 3. UITGANG-STELLINGEN [1/2]	TK 4. COÖRDINATIE & OPSCHALING [1/5]	TK 5. SCENARIO'S (SUBDASHBOARD) [1/14]	TK 6. MOBILITEIT) [1/1]
TK 7. VALIDATIE, VERIFICATIE & IDENTIFICATIE [1/1]	TK 8. ACTIE,- PROCES- & HANDELINGSKADER [1/6]	TK 9. BESTUURLIJKE DILEMMA'S [1/1]	TK 10: BEREIKBAARHEIDS-GEGEVENS [1/1]	TK 11. NAFASE, OVERDRACHT & HANDIGE VERWIJZINGEN	TK 12. DIVERSE VOORBEELD VLIEGTUIGEN (LA)	

SCENARIO: 3 LUCHTVAARTONGEVAL OP AFSTAND

Kenmerken scenario

- Situatie A (in Nederland)
- 1. Lelystad Airport is de luchthaven van vertrek (of aankomst);
 - 2. Een beperkte inzet van regionale hulpdiensten; een inzet van andere Veiligheidsregio's (brongebied) Grote kans op doden en zwaargewonden;
 - 3. Het incident heeft vanaf het begin af aan een internationale dimensie.

- Situatie B (in het buitenland)
- 1. Een beperkte inzet van regionale crisisorganisatie en Lelystad Airport; een grote inzet van ministeries;
 - 2. Verificatie van Nederlandse betrokkenen kan enige tijd duren;
 - 3. Een grote afhankelijkheid van het land waarin het incident plaatsvindt;
 - 4. Communicatie aangaande de slachtofferlijst.

Scenario omschrijving

Een ATR42 (tweemotorig turbopropellor toestel voor internationaal verkeer) met 50 inzittenden is opgestegen vanaf Lelystad Airport en vliegt oostwaarts richting Duitsland.

Situatie A). Boven Overijssel meld het vliegtuig motorproblemen. Dit eindigt in een crash in de veiligheidsregio Drenthe in de buurt van Hoogeveen.

Situatie B). Boven Hannover meld het vliegtuig motorproblemen. Het vliegtuig verliest hoogte en crasht in het dorpje Nauen 15 kilometer voor Berlijn.

Bij beide situaties ontbrandt de aanwezige brandstof. De passagiers proberen om onder aanwijzing van de crew het toestel op veilige wijze te verlaten. De hulpdiensten in Duitsland schalen op.

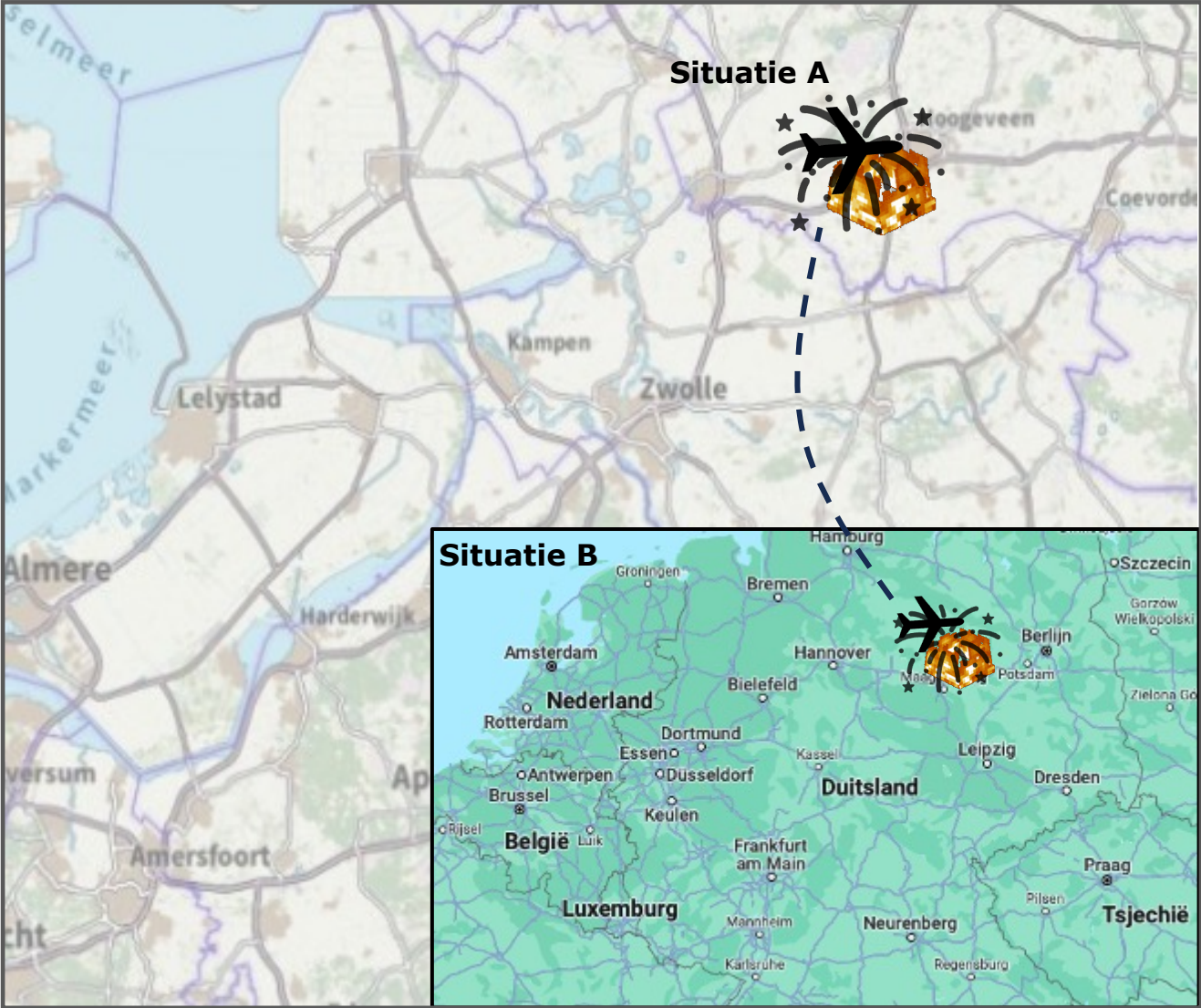
MULTI INFORMATIE

GMK

Aandachtspunten GMK

- Melding situatie A (in Nederland)
- De betrokken Veiligheidsregio neemt contact op met de GMK (MKB/CaCo) FGV. De GMK neemt contact op met Lelystad Airport (APD). De APD kan na de eerste interne alarmering ook direct contact opnemen met de GMK FGV.
- Melding situatie B (in het buitenland)
- Melding komt vanuit het Ministerie van Buitenlands zaken (BZ) of vanuit het NCC (centrale aanspreekpunt voor VR's). Melding over een incident in het buitenland kan even duren;
 - De APD kan na de eerste interne alarmering, een melding van een operator of melding vanuit BZ/NCC ook direct contact opnemen met de GMK FGV;
 - De Veiligheidsregio FGV verleent medewerking aan de nationale crisisorganisatie.

- Algemeen
- Via beide meldingen wordt de laatst bekende positie doorgegeven;
 - Bepaald de juiste **incidentkwalificatie** (op- & afschaling) Zie TK 4;
 - Alarmeer en informeer de benodigde onderdelen, eenheden en functionarissen van de operationele hoofdstructuur (n.a.v. inzetvoorstellen);
 - Zeer beperkte inzet. Afhankelijk bijstand verzoek van de veiligheidsregio (brongebied).
 - Standaard schaal de crisisorganisatie op naar GRIP 2 (**zonder CoPI**). Doe dit in overleg met de dienstdoende OL (afhankelijkheid impact incident, aantal slachtoffers);
 - Bij bestuurlijke behoefte kan situationeel opgehaald worden naar GRIP 3
 - Bij GRIP maak een incident aan in LCMS en vul deze met relevante informatie (CaCo).



GRIP 1

- Aandachtspunten CoPI**
- **Opschaling zonder CoPI:** Voor dit scenario zal er geen CoPI gevormd worden in VRFGV gezien het brongebied buiten de VR ligt.

GRIP 2

- Aandachtspunten ROT**
- **Stem taken af met de VR in het brongebied of met BZ/NCC**
 - Organisatie van de keten: Liaison Lelystad Airport (zie TK 4);
 - Start het proces **Validatie, Verificatie en Identificatie van slachtoffers (zie actoren TK 8 P. 4-5)** i.o.m. Lelystad Airport/operator/BZ/NCC;
 - **Validatie** (binnen 2 uur) & **verificatie** (binnen 48 uur) van de **passagierslijst (vliegplan)**;
 - **Activeren SIS** voor het proces informeren van verwanten bij een groot aantal slachtoffers (AC BZ);
 - **Activeren Ambassade protocol:** betrokkenheid internationale slachtoffers (AC BZ);



DASHBOARD	TK 1. (OBJECT) INFORMATIE LA [1/1]	TK 2. PLATTEGROND & WERKINGSGEBIED LA [1/4]	TK 3. UITGANG-STELLINGEN [1/2]	TK 4. COÖRDINATIE & OPSCHALING [1/5]	TK 5. SCENARIO'S (SUBDASHBOARD) [1/14]	TK 6.MOBILITEIT) [1/1]
TK 7. VALIDATIE, VERIFICATIE & IDENTIFICATIE [1/1]	TK 8. ACTIE,- PROCES- & HANDELINGSKADER [1/6]	TK 9. BESTUURLIJKE DILEMMA'S [1/1]	TK 10: BEREIKBAARHEIDS-GEGEVENS [1/1]	TK 11. NAFASE, OVERDRACHT & HANDIGE VERWIJZINGEN	TK 12. DIVERSE VOORBEELD VLIEGTUIGEN (LA)	

SCENARIO: 3 LUCHTVAARTONGEVAL OP AFSTAND

MULTI INFORMATIE

GRIP 2

Aandachtspunten ROT - vervolg

- Identificatie van slachtoffers vindt niet plaats binnen de VRFGV. Afstemmen lijst met **geïdentificeerde slachtoffers i.m.** (politie- DVI);
- Informeren van verwanten** (Politie- Familierechercheurs);
- Crisiscommunicatie heeft hoogste prioriteit (mogelijk nationaal proces)- zie ook onderstaand kader;
- Draag zorg voor een adequate **toestroom van familie/nabestaanden**. Reguleer deze richting een opvanglocatie (denk aan plaatsen van bebording-RWS);
- Opvang:** Organiseer i.o.m. Lelystad Airport/operator (primaire verantwoordelijkheid) de opvang en verzorging van verwanten. Welke ondersteuning kan de VR faciliteren (realiseren binnen 3 uren- AC BZ);
- Start het proces **psychosociale hulpverlening (PSH)** voor verwanten;
- Richt een locatie in voor **pers & media en stem de woordvoering af met het GBT;**
- In kaart brengen van overige effecten;
- Proces Nafase (nazorg & herstel: zie aandachtspunten TK 11).

Crisiscommunicatie

Aandachtspunten

- Zodra de nationale crisisorganisatie is geactiveerd, coördineert het NKC de pers-en publieksvoorlichting vanuit de rijksoverheid. Het NKC adviseert de crisisgremia op rijksniveau over de te volgen communicatiestrategie en de communicatieve gevolgen van (voor) genomen besluiten;
- Start (indien ondersteuning gevraagd wordt) met het inrichten van het RAC;
- Vang aan met het cyclisch proces: analyse, advies en aanpak;
- Denk aan communiceren van SISOS onderwerpen/ handelingsperspectieven;
- Incident met veel (internationale) media;
- Denk aan ondersteuning van het NKC (Nationaal Kernteam Communicatie) middel liaison en afstemming tussen nationaal en lokaal/regionaal niveau;
- Crisiscommunicatie in afstemming met LA/operator/betrokken veiligheidsregio of NCC (NKC) en betrokken spelers (initiatief ligt nationaal);
- Structureer de crisiscommunicatie: plan van persmomenten en kanaliseren van de toestromende media bij Lelystad Airport (bij een opsporingsonderzoek loopt de afstemming in samenspraak met Politie/OM over het communicatie/persmoment).

Strategisch/bestuurlijk

Aandachtspunten

- Afstemming met bron veiligheidsregio (situatie A in Nederland);
- Communicatie loopt via BZ/NCC (situatie B in het buitenland);
- Neem vlot eerste besluiten op basis van de geverifieerde informatie;
- Crisiscommunicatie in relatie tot het incident en de identiteit van de slachtoffers heeft de hoogste prioriteit;
- Zie TK 9 Bestuurlijke dilemma's.

Leiding & Coördinatie

Aandachtspunten

- Gezagvoerder;
- De coördinatie ligt bij het incident bij het ministerie van BZ de daaruit voortvloeiende crisisrespons;
- Inzet regionale crisisorganisatie: Bevoegd gezag is de Burgemeester of voorzitter veiligheidsregio waar het ongeval plaatsvindt (of de operationeel leider in zijn naam).

Informatiemanagement

Aandachtspunten

- Opstarten LCMS en betrokken organisatie koppelen aan LCMS activiteit;
- Zoek aansluiting bij landelijk netwerk (LCMS)-landelijk beeld. NCC/LOCC;
- Zorgdragen voor een actueel multi-beeld.

ORGANISATIE VAN DE KETEN

Aandachtspunten

- Onderzoeksraad voor de Veiligheid (ovV)
- Luchtverkeersleiding in Nederland (LVNL)
- Lelystad Airport (liaison)
- Operator/afhandelaar
- Betrokken Veiligheidsregio
 - (situatie A)
- Ministerie BZ (bij internationale slachtoffers)
 - Situatie B
- Ministerie JenV (NCC, NKC)
 - Situatie B
- LOCC
- OM (strafrechtelijke opsporingsonderzoek)

- OM (strafrechtelijke opsporingsonderzoek
- Ministerie IenW (Nederlandse Civiele
- Luchtvaarautoriteit)
- Gemeente Flevoland (bevolkingszorg)
- Nationale Politie
- Het Rode Kruis



DASHBOARD	TK 1. (OBJECT) INFORMATIE LA [1/1]	TK 2. PLATTEGROND & WERKINGSGBIED LA [1/4]	TK 3. UITGANG-STELLINGEN [1/2]	TK 4. COÖRDINATIE & OPSCHALING [1/5]	TK 5. SCENARIO'S (SUBDASHBOARD) [1/14]	TK 6. MOBILITEIT) [1/1]
TK 7. VALIDATIE, VERIFICATIE & IDENTIFICATIE [1/1]	TK 8. ACTIE,- PROCES- & HANDELINGSKADER [1/6]	TK 9. BESTUURLIJKE DILEMMA'S [1/1]	TK 10: BEREIKBAARHEIDS-GEGEVENS [1/1]	TK 11. NAFASE, OVERDRACHT & HANDIGE VERWIJZINGEN	TK 12. DIVERSE VOORBEELD VliegTUGEN (LA)	

SCENARIO 4. INCIDENTTYPE: 'KAPING/GIJZELING

Kenmerken scenario

1. Lelystad Airport is de luchthaven van aankomst (mogelijk onder dwang);
2. Kaping/gijzeling betreft een politie zwaar ongeval met inzet DSI;
3. Het incident heeft vanaf het begin af aan een interregionale als internationale dimensie;
4. Communicatiekwesities aangaande de slachtofferlijst;
5. Dit scenario is te scheiden in een tweetal componenten: de **kaping**, zijnde het wederrechtelijk overnemen van het gezag over een vliegtuig en de **gijzeling**, zijnde het onder geweld vasthouden van personen met een specifiek doel door gijzelnemers;
6. Een kaping kan dus overgaan in een gijzeling, en deze zal doorgaans uitmonden in een situatie op de grond. Dit is dan feitelijk niet anders meer dan een willekeurige gijzeling in een ander object (bijv. een theater), maar met een aantal voor een vliegveld specifieke aandachtspunten;
7. Een kaping kan ook eindigen in een (geforceerde) crash, maar dient dan te worden behandeld als zodanig (zie overige scenario's 1,2,3, of 5);
8. Het duurt meestal lang voordat er gevalideerde informatie is over de toedracht van het incident.
9. De indicatie van bewust menselijk handelen kan angst en onzekerheid inboezemen, omdat de vraag blijft of er nog meer onheil volgt;
10. Het incident kan bewust veroorzaakt worden om bijvoorbeeld een maatschappelijk of politiek doel te dienen, maar ook vanuit een persoonlijk motief.

Scenario omschrijving

Een Boeing 737 vliegt het Nederlandse luchtruim binnen. Het vliegtuig is gekaapt en de kapers dwingen de piloten koers te zetten richting Lelystad Airport. Het LVNL krijgt hier hoogte van. Het LVNL activeert de Quick Reaction Alert (QRA) en neemt contact op met Lelystad Airport en meldkamer VRFGV. Al dan niet onder begeleiding van straaljagers (QRA) land het toestel op Lelystad Airport. Het gaat om een B737 met naar waarschijnlijkheid ca 150 mensen aan boord, waarvan minstens drie kapers. Hun intentie is nog onbekend. De verkeersleiding van Lelystad Airport dirigeert het toestel (waar het kan op afstand van toeschouwers).



MULTI INFORMATIE

GMK

Actie verkeersleiding (LVNL)

- De luchtverkeersleiding (LVNL) neemt direct contact op met de politiediensten en de exploitant van de luchthaven waar het toestel mogelijk naartoe begeleid wordt;
- De verantwoordelijke ministers worden direct geïnformeerd over de situatie, in het bijzonder de minister van JenV, evenals de NCTV;
- De hulpdiensten van de luchthaven worden gealarmeerd.

Aandachtspunten GMK

- Melding kom mogelijk bij de meldkamer via justitiële kanalen vanuit het LVNL of via LA (APD).
- Zeer waarschijnlijk is al tijdens de kaping bekend geworden waar het toestel heen vliegt;
- Of de kaping uitmondt in een crash (Brandweer/GHOR zwaar) of een gijzeling (Politie zwaar) is dan nog onbekend, met beide moet nog rekening worden gehouden;
- Bepaal de juiste **incidentkwalificatie** (op- & afschaling) Zie TK 4;
- Alarmeer, informeer en controleer de benodigde onderdelen, eenheden en functionarissen van de operationele hoofdstructuur (n.a.v. inzetvoorstellen/DSI zware inzet);
- Bij GRIP maak een incident aan in LCMS en vul deze met relevante informatie (CaCo);
- GMS neemt contact op met APD Lelystad Airport om nadere afstemming over de situatie (o.a.)
 - Bepaal de juiste **UGS** (standaard **B**) in samenspraak met Lelystad Airport (SAO/APD) en communiceer deze naar de hulpdiensten;
 - Welke type vliegtuig en hoeveel POB's aanboord (waar moeten we rekening mee houden);
- Houd rekening met het opstarten van GGB (afhankelijk van het, mogelijk, aantal slachtoffers);
- KMar heeft in de huidige situatie geen politietaak op Lelystad Airport.

GRIP 1

Aandachtspunten CoPI

- Oogmerk acute fase: redden van mensen en creëren van een veilige omgeving**
- Organisatie van de keten: liaison Lelystad Airport (zie kader of TK 4);
- Stem het **bron- en effectgebied** af (i.o.m. het ROT);
- De gealarmeerde Politie, KMar en het Landelijk Parket formeren een SGB0;
 - Er worden bijzondere bijstandseenheden paraat gesteld op locaties in de nabijheid van Lelystad Airport;
 - Houd rekening met een **onderhandelaar**. Deze wordt gekoppeld aan het DSI;
 - Bepaal (ad hoc) in afstemming met LA en de hulpdiensten de zogeheten **Aircraft Isolated Parking Position**. Het vliegtuig is mogelijk gedirigeerd naar en afgezonderde locatie (zo goed als mogelijk) door de luchtverkeersleiding van LA;
 - In de nabijheid van de Aircraft Isolated Parking Position bereiden de ingezette eenheden en hulpdiensten zich voor op de (mogelijke) inzet;
- Uitgaande van een gijzeling is het incident een **Politie zware inzet**. Bepalen van hot/warm/cold zone is aan hen, en daarmee zijn er consequenties voor de plaatsing CoPI;
- Draag zorg voor **afscherming** van de incident locatie (Politie);
- Draag zorg voor informatie van het toestel (GMK/LA/luchtvaartmaatschappij/experts);
- Stem de **ontkoppelingen van dagdagelijkse activiteiten** (bedrijfsvoering) en sluiting luchtruim af met LA (i.o.m. het ROT);
- Primaire focus bij een gijzeling op **beëindigen situatie**, bij voorkeur middels de-escalatie, maar rekening houdend met gewelddadige escalatie (DSI);
- De inzet kent waarschijnlijk een fase van afwachten en onderhandelen, mogelijk gevolgd door een gewelddadige escalatie;
- Verzoek de luchthaven van vertrek /operator/luchtvaartmaatschappij /afhandelaar in het voorzien van de **passagierslijst/vliegplan** (i.o.m. het ROT);



DASHBOARD	TK 1. (OBJECT) INFORMATIE LA [1/1]	TK 2. PLATTEGROND & WERKINGSGBIED LA [1/4]	TK 3. UITGANG-STELLINGEN [1/2]	TK 4. COÖRDINATIE & OPSCHALING [1/5]	TK 5. SCENARIO'S (SUBDASHBOARD) [1/14]	TK 6.MOBILITEIT) [1/1]
TK 7. VALIDATIE, VERIFICATIE & IDENTIFICATIE [1/1]	TK 8. ACTIE,- PROCES- & HANDELINGSKADER [1/6]	TK 9. BESTUURLIJKE DILEMMA'S [1/1]	TK 10: BEREIKBAARHEIDS-GEGEVENS [1/1]	TK 11. NAFASE, OVERDRACHT & HANDIGE VERWIJZINGEN	TK 12. DIVERSE VOORBEELD VLIEGTUIGEN (LA)	

SCENARIO 4. INCIDENTTYPE: 'KAPING/GIJZELING'

MULTI INFORMATIE

GRIP 2

Aandachtspunten CoPI (vervolg)

- Tref voorzieningen voor bereikbaarheid hulpdiensten en mobiliteit op ongevalslocatie (moeilijk begaanbaar gebied);
- Start met inventariseren van de mogelijke impact op vervoers- en verkeersstromen rondom het plaats incident (files);
 - Stem de mobiliteit af (hulpverleningsdiensten en betrokkenen);
 - Bij escalatie rekening houden met groot aantal slachtoffers (als een crash of bij interventie);
 - Tref voorbereidingen voor het inrichten van een gewondenverzamelplaats (T1/T2) en verzorgingslocatie T3 en niet-gewonden (adhoc bepalen in samenspraak met LA);
 - (Procesvoorbereiding) Bij meerdere dodelijke slachtoffers overwegen om een tijdelijke morgue in te richten (in afstemming met Politie- DVI);
 - Richt een locatie in voor **pers & media en stem de woordvoering af** in de lijn (ROT/GBT);
 - Regionale, landelijke en internationale media richten zich massaal op de autoriteiten en Lelystad Airport;
 - Opvang verwanten: Houdt rekening met de komst van betrokkenen in de vorm van verwanten familie van gijzelaars. Hier ligt ook een security aspect;
 - Start het proces **psychosociale hulpverlening (PSH)** voor slachtoffers en verwanten
 - Bij een de-escalatie rekening houden met vele getraumatiseerde inzittenden;
 - Proces Nafase (nazorg & herstel: zie aandachtspunten TK 11).

GRIP 2

Aandachtspunten ROT (stem taken/ondersteuningsverzoeken af met het CoPI)

- Afstemmen **vergaderklok** en bron en effectgebied i.o.m. het CoPI;
- Organisatie van de keten: Analyseer welke partners/liaisons aangesloten moeten zijn (liaison Lelystad Airport). Zie kader "organisatie van de keten" of TK 4;
- Informeert de Burgemeester (in lijn met de driehoek);
- Inventariseer de effecten op de impact op vervoers- en verkeersstromen en draag zorg voor **mobiliteit** (i.o.m. het CoPI);
- Start het proces **Validatie, Verificatie** en **Identificatie van slachtoffers (zie actoren TK 8 P. 4-5)** i.o.m. luchtvaartmaatschappij/afhandelaar, luchthaven van vertrek en CoPI;
- Validatie** (binnen 2 uur) & **Verificatie** (binnen 48 uur) van de **passagierslijst**;
 - Activeren SIS** voor het proces informeren van verwanten bij een groot aantal slachtoffers (AC BZ);
 - Activeren Ambassade protocol:** betrokkenheid internationale slachtoffers (AC BZ);
 - Inzet DVI** Identificatie van de slachtoffers;
 - Inrichten van een tijdelijke Morque** m.b.t. het proces (i.o.m. Het CoPI);
 - Informeren van verwanten** (Politie- Familierechercheurs);
- Organiseer de **Opvang** i.o.m. Lelystad Airport/operator de opvang en verzorging van ongedeerden/betrokkenen en de hereniging met verwanten (AC BZ);
- Draag zorg voor een adequate toestroom van familie/nabestaanden. Reguleer deze richting een opvanglocatie. Houd rekening met de komst van betrokkenen in de vorm van verwanten familie van gijzelaars. Hier ligt ook een security aspect (i.o.m. het CoPI);
- Start het proces **psychosociale hulpverlening (PSH)** voor slachtoffers en verwanten.
- Preparatie Nafase: Stel een overdrachtsdocument Herstelzorg op (PVA herstelzorg) zie TK 11;
- Opstarten **strafrechtelijk onderzoek** (i.o.m. OM & Politie);
 - Start onderzoek en stuur een **melding naar de Onderzoeksraad voor de Veiligheid** (OvV). Leg waar het kan feiten vast;
- De inzet kan lang duren, mogelijk meerdere dagen (houdt rekening met OCM activiteiten). Dit zal ook consequenties hebben voor de inzittenden;
- Ondersteun het proces **psychosociale hulpverlening (PSH)** voor slachtoffers en verwanten
 - Bij een de-escalatie rekening houden met vele getraumatiseerde inzittenden.

Crisiscommunicatie

Aandachtspunten

- Start met het inrichten van het RAC;
- Vang aan met het cyclisch proces: analyse, advies en aanpak;
- Denk aan communiceren van SISOS onderwerpen/ handelingsperspectieven;
- Incident met veel (internationale) media;
- Denk aan ondersteuning van het NKC (Nationaal Kernteam Communicatie) middel liaison en afstemming tussen nationaal en lokaal/regionaal niveau;
- Crisiscommunicatie in afstemming met luchthaven van aankomst/vertrek)/luchtvaartmaatschappij/ afhandelaar en betrokken spelers (NKC);
- Structureer de crisiscommunicatie: plan van persmomenten en kanaliseren van de toestromende media bij Lelystad Airport (bij een opsporingsonderzoek loopt de afstemming in samenspraak met Politie/OM over het communicatie/persmoment);
- Zodra de nationale crisisorganisatie is geactiveerd, coördineert het NKC de pers- en publieksvoorlichting vanuit de rijksoverheid. Het NKC adviseert de crisisgremia op rijksniveau over de te volgen communicatiestrategie en de communicatieve gevolgen van (voor) genomen besluiten.

Informatiemanagement

Aandachtspunten

- Opstarten LCMS en betrokken organisatie koppelen aan LCMS activiteit;
- Zorgdragen voor een actueel multi-beeld.

ORGANISATIE VAN DE KETEN

Aandachtspunten

- Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OvV)
- Luchtverkeersleiding in Nederland (LVNL)
- Lelystad Airport
- Luchthaven van vertrek
- Luchtvaartmaatschappij/operator (of afhandelaar)
- Ministerie IenW
- Politie: DVI / DSI
- LOCC
- Reisorganisatie
- Het Rode Kruis
- KMar
- Ministerie van Defensie)
- Ministerie BZ (bij internationale vliegtuig/slachtoffers)
- Ministerie JenV (NCC, NKC)
- RWS (Mobiliteit: rijksweg, Bebording)
- Provincie (Mobiliteit, provinciale weg)
- OM (strafrechtelijke handhaving rechtsorde)
- Reguliere hulddiensten (brandweer, GHOR, gemeenten)

Strategisch/bestuurlijk

Aandachtspunten

- Afstemmen **Ontkoppelen kritieke processen en evenementen**;
 - Afstemmen en verzoeken sluiten luchtruim met ministerie van IenW (met LA);
- Organiseer een persmoment;
- Zie TK 9 Bestuurlijke dilemma's.

Leiding & Coördinatie

Aandachtspunten

- Bevoegd gezag is de (Hoofd)Officier van Justitie (Strafrechtelijke Handhaving Rechtsorde) en is eindverantwoordelijk voor het beleid bij de aanpak van ontvoering of gijzeling;
- De burgemeester/voorzitter veiligheidsregio heeft, vooral bij gijzelingen, een belangrijke rol in verband met de (dreigende) impact op de openbare orde (art.11 Politiewet). Hij kan niet eindverantwoordelijk zijn voor de afhandeling van het incident. Wel voor de processen:
 - Uitvaardigen van noodbevelen en noodverordeningen, de opvang van omwonenden en gebiedsontruiming;
 - Ministerie van Justitie en Veiligheid kan diverse aanwijzingen in het proces geven.



DASHBOARD	TK 1. (OBJECT) INFORMATIE LA [1/1]	TK 2. PLATTEGROND & WERKINGSGBIED LA [1/4]	TK 3. UITGANG-STELLINGEN [1/2]	TK 4. COÖRDINATIE & OPSCHALING [1/5]	TK 5. SCENARIO'S (SUBDASHBOARD) [1/14]	TK 6. MOBILITEIT) [1/1]
TK 7. VALIDATIE, VERIFICATIE & IDENTIFICATIE [1/1]	TK 8. ACTIE,- PROCES- & HANDELINGSKADER [1/6]	TK 9. BESTUURLIJKE DILEMMA'S [1/1]	TK 10: BEREIKBAARHEIDS-GEGEVENS [1/1]	TK 11. NAFASE, OVERDRACHT & HANDIGE VERWIJZINGEN	TK 12. DIVERSE VOORBEELD VLIEGTUIGEN (LA)	

SCENARIO 5. VLIEGTUIGONGEVAL: CRASH HANDELSVERKEER BINNEN DE VR FLEVOLAND GOOI EN VECHTSTREEK/MET AANDACHTSPUNTEN IJSSELMEERGEBIED

Kenmerken scenario

1. Lelystad Airport is niet de luchthaven van vertrek of aankomst;
2. Grote kans op vele doden en zwaargewonden (vliegtuig & omgeving);
3. Behoorlijke impact op de inzet van regionale en bovenregionale hulpdiensten;
4. Het incident heeft vanaf het begin af aan een interregionale als internationale dimensie;
5. Communicatiekwesaties aangaande de slachtofferlijst;
6. Groot incident locatie (brokstukken);
7. Incident op het water (IBP SAMIJ).

Scenario omschrijving

In dit scenario kan het gaan om het neerstorten van een vliegtuig op land, water of bebouwing. Het kan gaan om een groot verspreidingsgebied over meerdere gemeenten en er kunnen cumulatieve effecten ontstaan.

Vanaf Schiphol stijgt een Boeing 737-800 (een passagiersvliegtuig, handelsverkeer met een groot aantal inzittenden >200) op die richting Noord Duitsland uitklimt. Tijdens de klim ontstaat er een technische storing. Het vliegtuig verliest snel hoogte. De piloot meldt deze bij de verkeersleiding, maar weet uiteindelijk een crash niet te voorkomen.

Situatie A). Het vliegtuig crasht ten Noordoosten van Naarden op en rondom de A1 en komt stil in een een naastgelegen weiland.

Situatie B). Het vliegtuig crasht in het Gooimeer tussen Naarden en Almere (aandachtspunten voor een incidentlocatie op het water worden meegenomen).

MULTI INFORMATIE

GMK

Aandachtspunten GMK

- Direct na het ongeval komen de eerste 112 meldingen van getuigen binnen bij het meldkamer (houdt rekening met vele 112 meldingen van omstanders). Meldingen komen mogelijk ook binnen vanuit Het LVNL, Schiphol en de VR Kennemerland (luchthaven van vertrek);
- Bepaald de juiste **incidentkwalificatie** (op- & afschaling) Zie TK 4;
- Alarmeer en informeer de benodigde onderdelen, eenheden en functionarissen van de operationele hoofdstructuur (n.a.v. inzetvoorstellen);
- Bij GRIP maak een incident aan in LCMS en vul deze met relevante informatie (CaCo);
- Bepaal/**verifieer de ongevalslocatie** en geef de laatst bekende positie door aan de betrokken diensten/organisatie;
- Hou contact met de hoogst leidinggevende ter plaatse geeft zo snel mogelijk een **SITRAP** en bepaal een **UGS** en communiceer deze naar de hulpdiensten. De hulpdiensten melden als ze aangekomen zijn op de UGS en nemen voorbereidingen;
- Houd rekening met het opstarten van **GGB** (afhankelijk van het mogelijk aantal slachtoffers.);
- Neem contact op met de de **VR Kennemerland en Schiphol** (luchthaven van vertrek) voor het verifiëren van de afkomst van het vliegtuig, specifieke vliegtuig informatie en ondersteuning (Schiphol richt een Commissie van Overleg in - CvO).

AANDACHTSPUNTEN BIJ EEN WATERINCIDENT (situatie B)- zie detaillering IBP SAMIJ

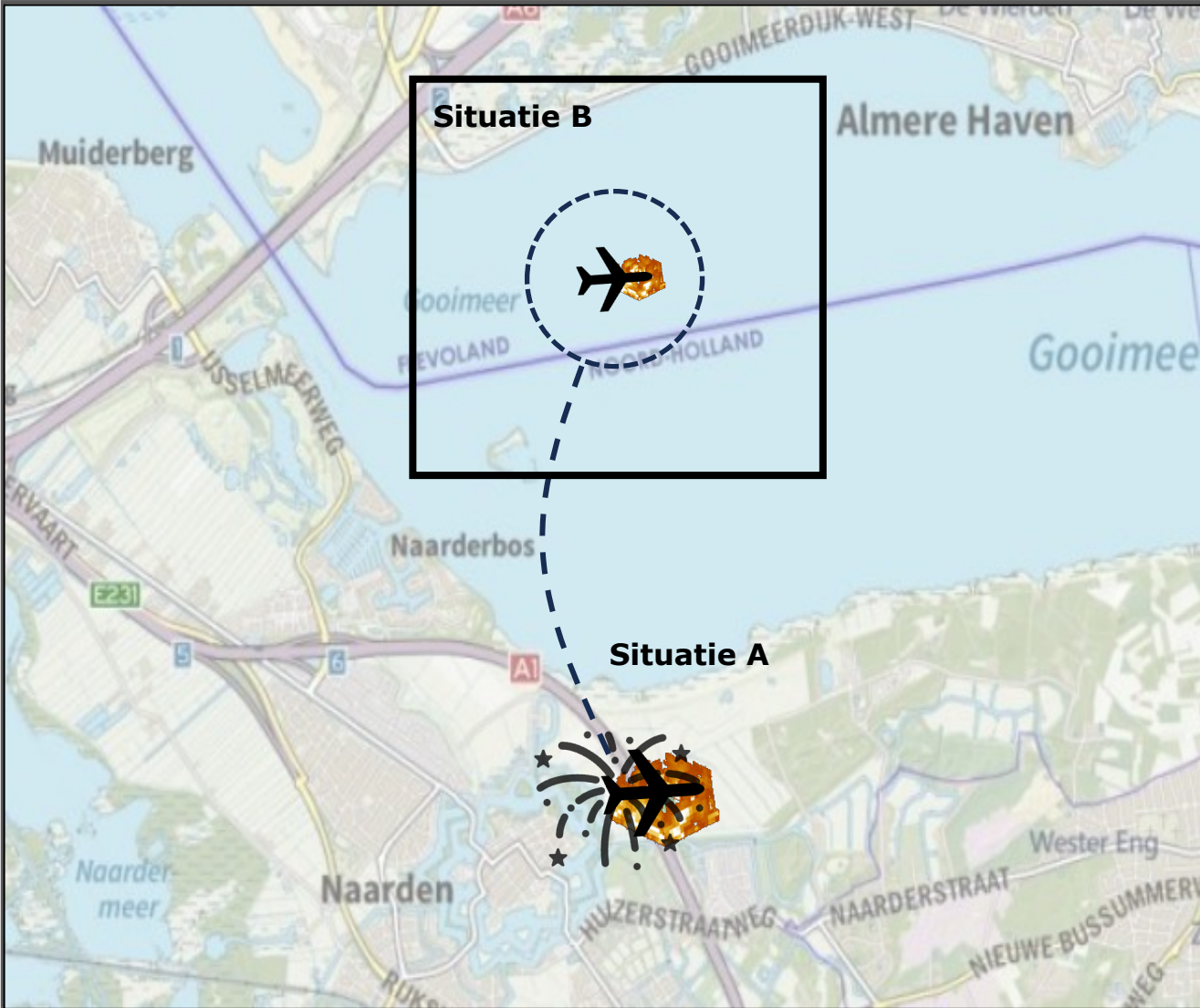
- De GMK Flevoland fungeert als coördinerende meldkamer (C-GMK) binnen de grenzen van de VRFGV. Ook bij onduidelijkheid over de ongevalslocatie. De C-GMK voert regie over het bovenregionaal berichtenverkeer, o.a., opstarten LCMS;
- Wederkerigheid in doormelding (alarmering) naar betrokken meldkamers;
- De C-GMK en KWC vangen aan met het opstellen van een inzetplan;
- De aanlandplaats wordt bepaald in afstemming met de Kustwacht (zie IBP SAMIJ);

GMK

Aandachtspunten GMK (vervolg)

- Hanteer het scenario "mens en dier in nood", "brand en/of explosie" & verontreiniging oppervlaktewater" vanuit het IBP SAMIJ;
- De "On Scene Coördinator" (OSC) wordt geactiveerd en wordt instelling gebracht. De OSC is bij het proces SAR een functionaris van de Kustwacht;

[Zie het IBP SAMIJ](#)





[DASHBOARD](#)

[TK 1. \(OBJECT\) INFORMATIE LA \[1/1\]](#)

[TK 2. PLATTEGROND & WERKINGSGBIED LA \[1/4\]](#)

[TK 3. UITGANG-STELLINGEN \[1/2\]](#)

[TK 4. COÖRDINATIE & OPSCHALING \[1/5\]](#)

[TK 5. SCENARIO'S \(SUBDASHBOARD\) \[1/14\]](#)

[TK 6. MOBILITEIT\) \[1/1\]](#)

[TK 7. VALIDATIE, VERIFICATIE & IDENTIFICATIE \[1/1\]](#)

[TK 8. ACTIE,- PROCES- & HANDELINGSKADER \[1/6\]](#)

[TK 9. BESTUURLIJKE DILEMMA'S \[1/1\]](#)

[TK 10: BEREIKBAARHEIDS-GEGEVENS \[1/1\]](#)

[TK 11. NAFASE, OVERDRACHT & HANDIGE VERWIJZINGEN](#)

[TK 12. DIVERSE VOORBEELD VLIEGTUIGEN \(LA\)](#)

SCENARIO 5. VLIEGTUIGONGEVAL: CRASH HANDELSVERKEER BINNEN DE VR FLEVOLAND GOOI EN VECHTSTREEK/MET AANDACHTSPUNTEN IJSSELMEERGEBIED

MULTI INFORMATIE

GRIP 1

Aandachtspunten CoPI

Oogmerk acute fase: redden van mensen en creëren van een veilige omgeving

- Organisatie van de keten: **Liaison Schiphol (liaison luchthaven van vertrek)**. Zie kader "Organisatie van de keten" of TK 4;
- Stem het bron-en effectgebied af (i.o.m.. het ROT);
- Veiligheid:** Bij incidenten met moderne luchtvaartuigen kunnen door breuk of door brand **MMMF** (Man Made Mineral Fibers) vezels vrijkomen. Deze kunnen schadelijk zijn voor de gezondheid. Bij brand bevinden deze vezels zich voornamelijk in de rook;
 - Hanteer asbestprotocol (IBGS- procedure) om blootstelling te voorkomen;
 - Benader met ademlucht en gebruik juiste PBM's;
- Bij het **plaatsen van het CoPI** heeft de **ontruiming** van het toestel, mogelijk, al plaatsgevonden (door inzittenden binnen 90 seconden, mits er overlevenden zijn). De Brandweer is aangevangen met redding en brand-& emissiebestrijding. Nu focussen op **bevrijding slachtoffers** wanneer er sprake is van hoogenergetisch trauma dienen alle inzittenden als gewond te worden beschouwd (T1/T2);
- Mobiliteit:** Tref voorzieningen voor **bereikbaarheid hulpdiensten en mobiliteit** op ongevalslocatie (moeilijk begaanbaar gebied); vang aan met:
 - Start met inventariseren van de mogelijke impact op vervoers- en verkeersstromen rondom het plaats incident (files);
 - Stem de mobiliteit af (hulpverleningsdiensten en betrokkenen);
 - Afsluiting (omliggende wegen)A1 en omleidingen;
 - Houd rekening met effecten/slachtoffers in de omgeving van het vliegtuig (verkeer);
- Gezondheidsrisico's;** zorg voor inzet AGS en GAGS voor het analyseren van de blootstellingsrisico's m.b.t. gevaarlijke stoffen. Beoordelen situatie en adviseren (hulpverleners en omwonenden);
 - Start indien mogelijk het proces Medische Milieukunde;
 - Inventariseer welke lading aan boord was;
- Slachtoffers:** draag zorg voor het inrichten van een **gewondenverzamelplaats** (T1/T2) en **verzorgingslocatie** T3 en niet-gewonden (adhoc bepalen);
- Passagierslijst:** Verzoek de luchthaven, luchtvaartmaatschappij voor het realiseren van de passagierslijst (passanger manifest) en ladinglijst (cargo manifest);
- Verifieer de status van het **opsporingsonderzoek** (gestart door de Politie). De Politie informeert het OM. De Officier van Justitie (OvJ) is de leider van het opsporingsonderzoek.
- Bij meerdere dodelijke slachtoffers overwegen om een tijdelijke morgue in te richten (in afstemming politie- DVI);
- Draag zorg voor **afscherming** van de ongevalslocatie (politie);
- Richt een locatie in voor **pers & media en stem de woordvoering af in de lijn (ROT/GBT)**
- Start het proces **psychosociale hulpverlening (PSH)** voor slachtoffers en verwanten;

Aandachtspunten bij een waterincident (situatie B) – zie detaillering IBP SAMIJ

- Indien mogelijk wordt de Coördinator incident schip (CIS) gerealiseerd op het wrakstuk (functionaris KNRM) en voert een risicoanalyse uit, draagt zorg voor het situatiebeeld en de afstemming op vliegtuig;
- Liaison Kustwacht neemt plaats in het CoPI (SAR proces);
- Stem het SAR proces af met de KW (Het KWC heeft de leiding over het SAR-proces);
- Hanteer het scenario "mens en dier in nood", "brand en/of explosie" & verontreiniging oppervlaktewater" vanuit het IBP SAMIJ;
- Verkeersstromen m.b.t. mobiliteit op het water worden opgepakt door RWS (in afstemming met de Politie);
- Stem de aan- en afvoer af tussen landeenheden en watereenheden.

🔗 [Zie het IBP SAMIJ](#)

GRIP 2

Aandachtspunten ROT (stem taken/ondersteuningsverzoeken af met het CoPI)

- Afstemmen vergaderklok en bron en effectgebied i.o.m. het CoPI;
- Organisatie van de keten: Analyseer welke partners/liasons aangesloten moeten zijn. Liaison Schiphol, VR Kennemerland (luchthaven van vertrek, indien mogelijk). Zie kader "organisatie van de keten" of TK 4;
- Informeer de burgermeester;
- Analyseer het effectgebied. Mogelijk een groot incidentgebied i.v.m. brokstukken vliegtuig
- inventariseer de effecten op de impact op vervoers- en verkeersstromen en draag zorg voor **mobilititeit** (i.o.m. het CoPI);
 - Inventariseren van de mogelijke effecten na de impact op vervoers- en verkeersstromen rondom het plaats incident (files);
 - Afsluiting A1 en omleidingen;
- Start het proces **Validatie, Verificatie** en **Identificatie van slachtoffers (zie actoren TK 8 P. 4-5)** i.o.m. Schiphol, Operator/afhandelaar (benaderen het CoPI voor bestaande afspraken);
 - Validatie** (binnen 2 uur) & **verificatie** (binnen 48 uur) van de passagierslijst;
 - Activeren SIS** voor het proces informeren van verwanten bij een groot aantal slachtoffers (AC BZ);
 - Activeren Ambassade protocol:** betrokkenheid internationale slachtoffers (AC BZ);
 - Afstemmen lijst met **geïdentificeerde slachtoffers** (politie- DVI);
 - Informeren van verwanten** (Politie- Familierechercheurs);
- Afstemmen crisiscommunicatie:** (zie kader volgende pagina);
- Opvang:** Organiseer de opvang en verzorging van ongedeerden/betrokkenen en de hereniging van slachtoffers met verwanten;
- Draag zorg voor een adequate toestroom van familie/nabestaanden. Reguleer deze richting een opvanglocatie (denk aan plaatsen van bebording-RWS);
- Denk aan **vervanging personeel** (OCM) en (collegiale) opvang van hulpverleners van het eerste uur;
- Start onderzoek en stuur een **melding naar de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OvV)**. Leg waar het kan feiten vast;
- Start het proces **psychosociale hulpverlening (PSH)** voor slachtoffers en verwanten;
- Proces Nafase (nazorg & herstel: zie aandachtspunten TK 11).

Aandachtspunten bij een waterincident (situatie B) zie detaillering IBP SAMIJ

- Breng de incident locatie in kaart (groot gebied);
- Analyseer de effecten van verkeerstromen op het water (i.o.m. RWS, Politie);
- Realiseren van transport, spreiding en opvang van slachtoffers (T1,T2 en T3) naar land is een grote opgave en neemt geruime tijd in beslag;
- Hanteer het scenario "mens en dier in nood", "brand en/of explosie" & verontreiniging oppervlaktewater" vanuit het IBP SAMIJ.

🔗 [Zie het IBP SAMIJ](#)

Informatiemanagement

Aandachtspunten

- Opstarten LCMS en betrokken organisatie koppelen aan LCMS activiteit (land. & watereenheden) situatie B;
- Zorgdragen voor een actueel multi-beeld.
- Eventueel contact leggen met het Rijk (NCC, LOCC)

Leiding & Coördinatie

Aandachtspunten

- Bevoegd gezag is de Burgemeester of voorzitter veiligheidsregio als het bevoegd gezag of de operationeel leider in zijn naam;
- Minister van IenW (Civiele Luchtvaarautoriteit & incidenten op het water).



DASHBOARD	TK 1. (OBJECT) INFORMATIE LA [1/1]	TK 2. PLATTEGROND & WERKINGSGBIED LA [1/4]	TK 3. UITGANG-STELLINGEN [1/2]	TK 4. COÖRDINATIE & OPSCHALING [1/5]	TK 5. SCENARIO'S (SUBDASHBOARD) [1/14]	TK 6.MOBILITEIT) [1/1]
TK 7. VALIDATIE, VERIFICATIE & IDENTIFICATIE [1/1]	TK 8. ACTIE,- PROCES- & HANDELINGSKADER [1/6]	TK 9. BESTUURLIJKE DILEMMA'S [1/1]	TK 10: BEREIKBAARHEIDS-GEGEVENS [1/1]	TK 11. NAFASE, OVERDRACHT & HANDIGE VERWIJZINGEN	TK 12. DIVERSE VOORBEELD VliegTUIGEN (LA)	

SCENARIO 5. VliegTUIGONGEVAL: CRASH HandelsVerkeer BINNEN DE VR Flevoland GOOI EN VechtSTreek/MET AandachtSPunten IJsselMeergebied

MULTI INFORMATIE

Crisiscommunicatie

Aandachtspunten

- Start met het inrichten van het RAC;
- Vang aan met het cyclisch proces: analyse, advies en aanpak;
- Denk aan communiceren van SISOS onderwerpen/ handelingsperspectieven;
- Incident met veel (internationale) media;
- Denk aan ondersteuning van het NKC (Nationaal Kernteam Communicatie) middel liaison en afstemming tussen nationaal en lokaal/regionaal niveau;
- Crisiscommunicatie in afstemming met Schiphol (luchthaven van aankomst/vertrek)/luchtvaartmaatschappij/ afhandelaar en betrokken spelers (NKC);
- Structureer de crisiscommunicatie: plan van persmomenten en kanaliseren van de toestromende media (bij een opsporingsonderzoek loopt de afstemming in samenspraak met politie/OM over het communicatie/persmoment);
- Zodra de nationale crisisorganisatie is geactiveerd, coördineert het NKC de pers- en publieksvoorlichting vanuit de rijksoverheid. Het NKC adviseert de crisisgrema op rijksniveau over de te volgen communicatiestrategie en de communicatieve gevolgen van (voor) genomen besluiten.

Strategisch/bestuurlijk

Aandachtspunten

- Neem vlot eerste besluiten op basis van de geverifieerde informatie;
- Crisiscommunicatie in relatie tot het incident en de identiteit van de slachtoffers heeft de hoogste prioriteit;
- Bij constatering van blootstellingsrisico's m.b.t. gevaarlijke stoffen overwegen om een Geneeskundig Onderzoek na Rampen (GOR) op te starten (op advies van GHOR);
- Zie TK 9 Bestuurlijke dilemma's.

ORGANISATIE VAN DE KETEN

Aandachtspunten

- Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OvV)
 - Luchtverkeersleiding in Nederland (LVNL)
 - Luchtvaartmaatschappij
 - Luchthaven van vertrek (Schiphol)
 - Betrokken Veiligheidsregio (Kennemerland)
 - Ministerie IenW (Nederlandse Civiele Luchtvaartautoriteit)
 - Ministerie BZ (bij internationale slachtoffers)
 - Ministerie JenV (NCC, NKC)
 - LOCC
 - Provincie (mobiliteit, provinciale weg)
 - OM (strafrechtelijke opsporingsonderzoek)
 - RWS (Mobiliteit: rijksweg, bebording)
 - Reisorganisatie
 - GHOR
 - Gemeente (bevolkingszorg)
 - Nationale Politie
 - Brandweer
 - Het Rode Kruis
- Incident op het water
- RWS
 - Nautisch verkeersmanagement
 - Beheer waterkwaliteit en -kwantiteit
 - Kustwacht (bij SAR proces)
 - Waterschap
 - Beheer waterkwaliteit en –kwantiteit (achter de dijken)



DASHBOARD

TK 1. (OBJECT)
INFORMATIE LA [1/1]

TK 2. PLATTEGROND &
WERKINGSGEBIED LA [1/4]

TK 3. UITGANG-
STELLINGEN [1/2]

TK 4. COÖRDINATIE &
OPSCHALING [1/5]

TK 5. SCENARIO'S
(SUBDASHBOARD) [1/14]

TK 6. MOBILITEIT) [1/1]

TK 7. VALIDATIE, VERIFICATIE
& IDENTIFICATIE [1/1]

TK 8. ACTIE,- PROCES- &
HANDELINGSKADER [1/6]

TK 9. BESTUURLIJKE
DILEMMA'S [1/1]

TK 10: BEREIKBAARHEIDS-
GEGEVENS [1/1]

TK 11. NAFASE, OVERDRACHT
& HANDIGE VERWIJZINGEN

TK 12. DIVERSE VOORBEELD
VLIEGTUIGEN (LA)

SCENARIO 6. VLIEGTUIGONGEVAL: MILITAIR VLIEGTUIG BINNEN DE VR FLEVOLAND GOOI EN VECHTSTREEK (GEEN TOT DEELS BETROKKENHEID LELYSTAD AIRPORT)

Kenmerken scenario

1. Variatie in betrokken toestel: van straaljager, (gevechts)helikopter tot groot transport/passagierstoestel;
2. Mogelijke sprake van gevaarlijke lading/bewapening;
3. Mogelijk sprake van gebruik schietstoel (piloot op afstand crashsite);
4. Het Ministerie van Defensie heeft een coördinerende rol;
5. Betrokkenheid van (buitenlandse) luchtmacht, security aspecten;
6. Inrichting van een Tijdelijk Militair Object (TMO) met aanpassing van bevoegdheden.

Scenario omschrijving

Een militair toestel in transit boven de regio (in de buurt van Almere) is neergestort, de piloot heeft mogelijk het toestel verlaten per schietstoel. Op de crashsite bevindt zich mogelijk scherpe munitie. De melding komt zowel via waarnemers op de grond als via de lijn verkeersleiding en KWC naar de meldkamer. Via die laatste lijn komt snel duidelijkheid over het type toestel en daarmee indicatie van aantallen slachtoffers alsmede eventuele risico's verbonden aan de lading.

MULTI INFORMATIE

GMK

Aandachtspunten GMK

- Meldingen komen via publiek (112 meldingen) en via KWC in hun rol als Rescue Coordination Centre;
- Bepaald de juiste **incidentkwalificatie** (op- & afschaling) Zie TK 4;
- Alarmeer, informeer en controleer de benodigde onderdelen, eenheden en functionarissen van de operationele hoofdstructuur (n.a.v. inzetvoorstellen);
- Bij GRIP maak een incident aan in LCMS en vul deze met relevante informatie (CaCo);
- Bepaal/**verifieer de ongevalslocatie** en geef de laatst bekende positie door aan de betrokken diensten/organisaties;
- Hou contact met de hoogst leidinggevende ter plaatse geeft zo snel mogelijk een **SITRAP** en indien nodig bepaal een **UGS** en communiceer deze naar de hulpdiensten. De hulpdiensten melden als ze aangekomen zijn op de UGS en nemen voorbereidingen;
- Houd rekening met het opstarten van **GGB** (afhankelijk van het mogelijk aantal slachtoffers).

GRIP 1

Aandachtspunten CoPI

- **Oogmerk acute fase: redden van mensen en creëren van een veilige omgeving**
- Organisatie van de keten: **liaison Defensie - coördinerende rol** (zie kader overige actoren);
- Indien nodig stem het **bron-en effectgebied** af (i.o.m. het het ROT);
- Piloot wellicht niet op crashsite indien schietstoel is gebruikt;
- Aandacht voor mogelijk **scherpe munitie** op crashsite (waarborg veiligheid);
 - In afstemming met Defensie (EOD), en brandweer) veiligheidscirkel bepalen;
- Komst van luchtmacht eenheden die zowel een safety als security belang hebben;
- Verwacht inrichting van een **Tijdelijk Militair Object (TMO)** waarbij belangen kunnen schuren;
- De bewaking van het militaire luchtvaartuig gebeurt door Defensie (i.o.m. politie en KMar);
- **Gezondheidsrisico's: MMMF** (Man Made Mineral Fibers) vezels vrijkomen. Deze kunnen schadelijk zijn voor de gezondheid. Bij brand bevinden deze vezels zich voornamelijk in de rook;
 - Hanteer asbestprotocol (IBGS- procedure) om blootstelling te voorkomen;
 - Benader met ademlucht en gebruik juiste PBM's;
 - Afhankelijk ernst incident inschakelen AGS & GAGS m.b.t. analyseren van de blootstellingsrisico's m.b.t. gevaarlijke stoffen;
- **Passagierslijst & Cargo manifest** : stem het proces af met het ministerie van Defensie en cargo manifest' (lading- Wapens);

GRIP 1

Aandachtspunten CoPI – (vervolg)

- Draag zorg voor **afscherming** van de ongevalslocatie (politie i.o.m. Defensie);
- Richt een locatie in voor **pers & media** en **stem de woordvoering af in de lijn (ROT/GBT)**;
- Zie **overige processen** bij een crash (scenario 5): mobiliteit, slachtoffers, gewondenverzamelplaats, verzorgingslocatie, psychosociale hulpverlening (PSH);
- Proces Nafase (nazorg & herstel: indien van toepassing in afstemming met Defensie (zie aandachtspunten TK 11).

GRIP 2

Aandachtspunten ROT

- Afstemmen vergaderklok en bron en effectgebied i.o.m. het CoPI;
- Organisatie van de keten: liaison Defensie (zie kader "organisatie van de keten" of TK 4);
- Informeer de burgemeester;
- Analyseer het effectgebied;
- Start het proces **Validatie, Verificatie** en **Identificatie van slachtoffers (zie actoren TK 8 P. 4-5)** i.o.m. Defensie (benaderen het CoPI voor bestaande afspraken);
 - **Validatie & verificatie** van de passagierslijst en cargo manifest (met Defensie);
 - **Activeren SIS** voor het proces informeren van verwanten bij een groot aantal slachtoffers (AC BZ);
 - **Activeren Ambassade protocol**: betrokkenheid internationale slachtoffers (AC BZ);
 - Afstemmen lijst met **geïdentificeerde slachtoffers** (Defensie, KMar en politie- DVI);
 - **Informeren van verwanten**: het informeren van verwanten geschiedt door Defensie (defensiemedewerkers);
- **Afstemmen crisiscommunicatie**: (zie kader volgende pagina);





DASHBOARD	TK 1. (OBJECT) INFORMATIE LA [1/1]	TK 2. PLATTEGROND & WERKINGSGEBIED LA [1/4]	TK 3. UITGANG-STELLINGEN [1/2]	TK 4. COÖRDINATIE & OPSCHALING [1/5]	TK 5. SCENARIO'S (SUBDASHBOARD) [1/14]	TK 6.MOBILITEIT) [1/1]
TK 7. VALIDATIE, VERIFICATIE & IDENTIFICATIE [1/1]	TK 8. ACTIE,- PROCES- & HANDELINGSKADER [1/6]	TK 9. BESTUURLIJKE DILEMMA'S [1/1]	TK 10: BEREIKBAARHEIDS-GEGEVENS [1/1]	TK 11. NAFASE, OVERDRACHT & HANDIGE VERWIJZINGEN	TK 12. DIVERSE VOORBEELD VLIEGTUIGEN (LA)	

SCENARIO 6. VLIEGTUIGONGEVAL: MILITAIR VLIEGTUIG BINNEN DE VR FLEVOLAND GOOI EN VECHTSTREEK (GEEN BETROKKENHEID LELYSTAD AIRPORT)- vervolg

MULTI INFORMATIE

GRIP 2

Aandachtspunten ROT”

- Defensie is in eerste aanzet verantwoordelijk (i.o.m. de GHOR) voor psychosociale hulpverlening, het gezondheidsonderzoek en heeft hij een rol bij de opvang van overlevenden in Nederland (advisering en informatie);
- Start onderzoek en stuur een **melding naar de Onderzoeksraad voor de Veiligheid** (OvV) in i.o.m. Defensie. Defensie start ook eigen onderzoek;
- Proces Nafase (**nazorg & herstel**): indien van toepassing in afstemming met Defensie (zie aandachtspunten TK 11);
- Zie **overige processen** bij een crash (scenario 5): mobiliteit, slachtoffers, gewondenverzamelplaats,, melding naar Onderzoeksraad voor de Veiligheid en overige onderzoeksinstanties.

ORGANISATIE VAN DE KETEN

Aandachtspunten

- Ministerie van Defensie (NL)
- Ministerie van Defensie (buitenland)
 - Buitenlandse luchtmacht
- Ministerie IenW (Nederlandse Civiele Luchtvaarautoriteit)
- Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OvV)
- DVI (politie)
- LOCC
- Ministerie BZ (bij internationaal vliegtuig/ slachtoffers)
- Ministerie JenV (NCC, NKC)
- RWS (Mobiliteit: rijksweg, bebording)
- Provincie (Mobiliteit, provinciale weg)
- OM (strafrechtelijke handhaving rechtsorde)
- Reguliere hulddiensten (brandweer, GHOR, gemeenten)
- Het Rode Kruis

Crisiscommunicatie

Aandachtspunten

- Start met het inrichten van het RAC;
- Vang aan met het cyclisch proces: analyse, advies en aanpak;
- Denk aan communiceren van SISOS onderwerpen/ handelingsperspectieven;
- Incident met veel (internationale) media;
- Denk aan ondersteuning van het NKC (Nationaal Kernteam Communicatie) middel liaison en afstemming tussen nationaal en lokaal/regionaal niveau;
- Crisiscommunicatie in afstemming met Defensie en betrokken spelers (NKC)
- Structureer de crisiscommunicatie: plan van persmomenten en kanaliseren van de toestromende media bij de incidentlocatie;
- Zodra de nationale crisisorganisatie is geactiveerd, coördineert het NKC de pers- en publieksvoorlichting vanuit de rijksoverheid. Het NKC adviseert de crisisgremia op rijksniveau over de te volgen communicatiestrategie en de communicatieve gevolgen van (voor) genomen besluiten.

Strategisch/bestuurlijk

Aandachtspunten

- Afstemmen **Ontkoppelen kritieke processen en evenementen;**
 - Afstemmen en verzoeken sluiten luchtruim met ministerie van Defensie;
- Organiseer een persmoment;
- Bij constatering van blootstellingsrisico’s m.b.t. gevaarlijke stoffen overwegen om een Geneeskundig Onderzoek na Rampen (GOR) op te starten (op advies van GHOR);
- Zie TK 9 Bestuurlijke dilemma’s/ sleutelbesluiten.

Leiding & Coördinatie

Aandachtspunten

- Ministerie van Defensie heeft een coördinerende rol;
- Bevoegd gezag is de Burgemeester of voorzitter veiligheidsregio als het bevoegd gezag of de operationeel leider in zijn naam bij inzet crisisorganisatie (impact op de openbare orde).

Informatiemanagement

Aandachtspunten

- Opstarten LCMS en betrokken organisatie koppelen aan LCMS activiteit;
- Zorgdragen voor een actueel multibeeld;
- De verdeling van de beschikbare informatie en het tijdig ter beschikking stellen aan alle betrokken partners geschiedt in samenspraak met Defensie.



DASHBOARD	TK 1. (OBJECT) INFORMATIE LA [1/1]	TK 2. PLATTEGROND & WERKINGSGEBIED LA [1/4]	TK 3. UITGANG-STELLINGEN [1/2]	TK 4. COÖRDINATIE & OPSCHALING [1/5]	TK 5. SCENARIO'S (SUBDASHBOARD) [1/14]	TK 6.MOBILITEIT) [1/1]
TK 7. VALIDATIE, VERIFICATIE & IDENTIFICATIE [1/1]	TK 8. ACTIE,- PROCES- & HANDELINGSKADER [1/6]	TK 9. BESTUURLIJKE DILEMMA'S [1/1]	TK 10: BEREIKBAARHEIDS-GEGEVENS [1/1]	TK 11. NAFASE, OVERDRACHT & HANDIGE VERWIJZINGEN	TK 12. DIVERSE VOORBEELD VLIEGTUIGEN (LA)	

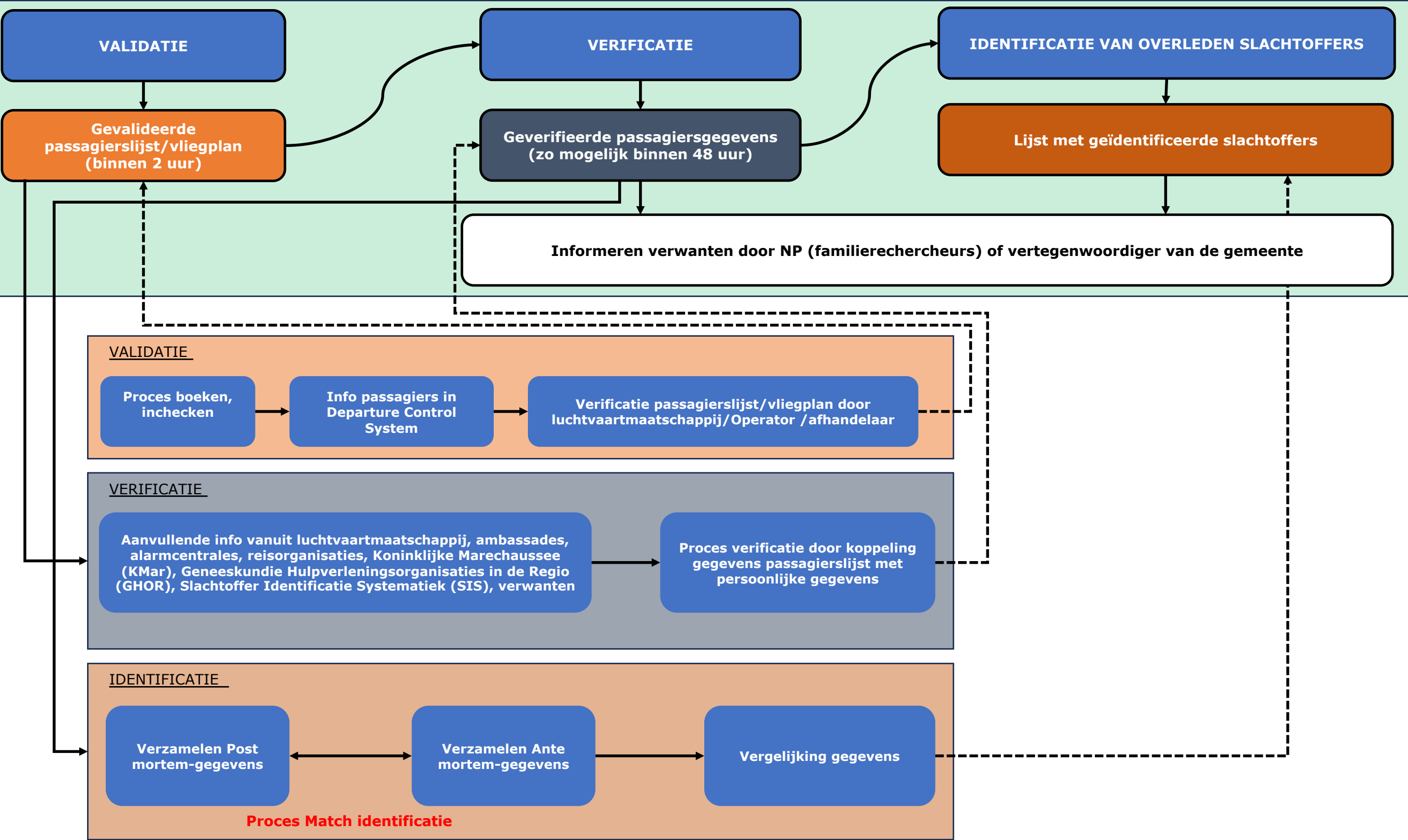
MOBILITEIT

WORDT NOG AAN GEWERKT!
(Politie, RWS, Provincie)



DASHBOARD	TK 1. (OBJECT) INFORMATIE LA [1/1]	TK 2. PLATTEGROND & WERKINGSGEBIED LA [1/4]	TK 3. UITGANG-STELLINGEN [1/2]	TK 4. COÖRDINATIE & OPSCHALING [1/5]	TK 5. SCENARIO'S (SUBDASHBOARD) [1/14]	TK 6. MOBILITEIT) [1/1]
TK 7. VALIDATIE, VERIFICATIE & IDENTIFICATIE [1/1]	TK 8. ACTIE,- PROCES- & HANDELINGSKADER [1/6]	TK 9. BESTUURLIJKE DILEMMA'S [1/1]	TK 10: BEREIKBAARHEIDS-GEGEVENS [1/1]	TK 11. NAFASE, OVERDRACHT & HANDIGE VERWIJZINGEN	TK 12. DIVERSE VOORBEELD VLIEGTUIGEN (LA)	

VISUALISATIE VAN DE BELANGRIJKSTE STAPPEN IN HET PROCES VALIDATIE, VERIFICATIE EN IDENTIFICATIE VAN OVERLEDEN SLACHTOFERS





In onderstaande tabel is aangegeven welke partijen voor welke processen verantwoordelijk zijn. Vervolgens is voor alle betrokken partijen aangegeven welke rol ze hebben bij luchtvaartincidenten binnen VRFGV. Betrokken partijen kunnen deel uit maken van een CoPI of een ROT afhankelijk van het type scenario en opschaling. De legenda staat op themakaart [6/6].

[illegible]



In onderstaande tabel is aangegeven welke partijen voor welke processen verantwoordelijk zijn. Vervolgens is voor alle betrokken partijen aangegeven welke rol ze hebben bij Luchtvaartincidenten binnen VRFGV. Betrokken partijen kunnen deel uit maken van een CoPI of een ROT afhankelijk van het type scenario en opschaling. De Legenda staat op themakaart [6/6].

B: Betrokken, levert informatie en kan specifieke expertise leveren bij dit proces.

[illegible]



DASHBOARD	TK 1. (OBJECT) INFORMATIE LA [1/1]	TK 2. PLATTEGROND & WERKINGSGEBIED LA [1/4]	TK 3. UITGANG-STELLINGEN [1/2]	TK 4. COÖRDINATIE & OPSCHALING [1/5]	TK 5. SCENARIO'S (SUBDASHBOARD) [1/14]	TK 6.MOBILITEIT) [1/1]
TK 7. VALIDATIE, VERIFICATIE & IDENTIFICATIE [1/1]	TK 8. ACTIE,- PROCES- & HANDELINGSKADER [1/6]	TK 9. BESTUURLIJKE DILEMMA'S [1/1]	TK 10: BEREIKBAARHEIDS-GEGEVENS [1/1]	TK 11. NAFASE, OVERDRACHT & HANDIGE VERWIJZINGEN	TK 12. DIVERSE VOORBEELD VLIEGTUIGEN (LA)	

ACTIE-, PROCES- & HANDELINGSKADER

In onderstaande tabel is aangegeven welke partijen voor welke processen verantwoordelijk zijn. Vervolgens is voor alle betrokken partijen aangegeven welke rol ze hebben bij Luchtvaartincidenten binnen VRFGV. Betrokken partijen kunnen deel uit maken van een CoPI of een ROT afhankelijk van het type scenario en opschaling. De Legenda staat op themakaart [6/6].

V: Verantwoordelijke partij voor dit proces. O: Ondersteunend, levert middelen is een vaste partner van verantwoordelijke bij dit proces. B: Betrokken, levert informatie en kan specifieke expertise leveren bij dit proces.		PROCES	SCENARIO	Brandweer FLGV	Bevolkingszorg (gemeenten)	GHOR	Politie				Defensie				RWS	Waterschap	OM	Luchtvaartmaatschappij	Operator	Lelystad Airport			Overige Betrokken Actoren
							NP	Afd. Luchtvaart NP	DSI	DVI	KMAR	Algemeen	Commissie van Onderzoek	Kustwacht						Brandweer Lelystad Airport	APD (APOC)	SAO	
BVZ	Regionaal Actie Crisiscommunicatie (RAC)				V																		
	>Analyse en advies				V																		
	>Pers- en publieksvoorlichting				V															O/B			
GHOR	Acute gezondheidszorg					V																	KNRM *3
	Publieke gezondheidzorg					V																	
	>Psychosociale hulpverlening					V																	
	>Medische milieukunde					V																	
	>Infectieziektebestrijding					V																	
	>Gezondheidsonderzoek na rampen					V																	
KW	Search And Rescue (SAR)			V/B *9										V*3									KNRM *3
RWS	Nautisch Verkeersmanagement														V *3								
	Beheer Waterkwaliteit														V *3								
	Beheer Waterkwantiteit														V *3								
WP	Beheer waterkwaliteit (binnenwater)															V *3 *8							
	Beheer waterkwantiteit (buitenwater)															V *3*8							



<u>DASHBOARD</u>	<u>TK 1. (OBJECT) INFORMATIE LA [1/1]</u>	<u>TK 2. PLATTEGROND & WERKINGSGBIED LA [1/4]</u>	<u>TK 3. UITGANG-STELLINGEN [1/2]</u>	<u>TK 4. COÖRDINATIE & OPSCHALING [1/5]</u>	<u>TK 5. SCENARIO'S (SUBDASHBOARD) [1/14]</u>	<u>TK 6.MOBILITEIT) [1/1]</u>
<u>TK 7. VALIDATIE, VERIFICATIE & IDENTIFICATIE [1/1]</u>	<u>TK 8. ACTIE,- PROCES- & HANDELINGSKADER [1/6]</u>	<u>TK 9. BESTUURLIJKE DILEMMA'S [1/1]</u>	<u>TK 10: BEREIKBAARHEIDS-GEGEVENS [1/1]</u>	<u>TK 11. NAFASE, OVERDRACHT & HANDIGE VERWIJZINGEN</u>	<u>TK 12. DIVERSE VOORBEELD VLIEGTUIGEN (LA)</u>	

ACTIE-, PROCES- & HANDELINGSKADER

In onderstaande tabel is aangegeven welke partijen voor welke processen verantwoordelijk zijn. Vervolgens is voor alle betrokken partijen aangegeven welke rol ze hebben bij Luchtvaartincidenten binnen VRFGV. Betrokken partijen kunnen deel uit maken van een CoPI of een ROT afhankelijk van het type scenario en opschaling. De Legenda staat op themakaart [6/6].

V: Verantwoordelijke partij voor dit proces. O: Ondersteunend, levert middelen is een vaste partner van verantwoordelijke bij dit proces. B: Betrokken, levert informatie en kan specifieke expertise leveren bij dit proces.		Brandweer FLGV	Bevolkingszorg (gemeenten)	GHOR	Politie				Defensie				RWS	Waterschap	OM	Luchtvaartmaatschappij	Operator	Lelystad Airport			Overige Betrokken Actoren
					NP	Afd. Luchtvaart NP	DSI	DVI	KMAR	Algemeen	Commissie van Onderzoek	Kustwacht						Brandweer Lelystad Airport	APD (APOC)	SAO	
Luchtvaart gerelateerde processen	Strafrechtelijk onderzoek				B / O	B / O			B / O * 1 of * 2						V						
	Ambassadeprotocol / AC AMCO(Actiecentrum voor Ambassades en Consulaten)	Inter-nationale slachtoffers		V																	
	Onderzoek (ernstig incident burgerluchtvaart)										V* 2										Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OvV) – (voornamelijk betrokken), Inspectie Militaire Gezondheidszorg (IMG), Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), Inspectie Justitie en Veiligheid (IJV), Inspectie Gezondheidszorg (IGZ)
	Toezicht op de naleving van de luchtvaartregelgeving																				Inspectie Leefomgeving en Transport-Luchtvaart (ILT-LV), Ministerie IenW
	Monitoren civiele en militaire luchtruim																				Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) of MilATCC



In onderstaande tabel is aangegeven welke partijen voor welke processen verantwoordelijk zijn. Vervolgens is voor alle betrokken partijen aangegeven welke rol ze hebben bij Luchtvaartincidenten binnen VRFGV. Betrokken partijen kunnen deel uit maken van een CoPI of een ROT afhankelijk van het type scenario en opschaling. De Legenda staat op themakaart [6/6].

[illegible][illegible]



DASHBOARD	TK 1. (OBJECT) INFORMATIE LA [1/1]	TK 2. PLATTEGROND & WERKINGSGEBIED LA [1/4]	TK 3. UITGANG-STELLINGEN [1/2]	TK 4. COÖRDINATIE & OPSCHALING [1/5]	TK 5. SCENARIO'S (SUBDASHBOARD) [1/14]	TK 6.MOBILITEIT) [1/1]
TK 7. VALIDATIE, VERIFICATIE & IDENTIFICATIE [1/1]	TK 8. ACTIE,- PROCES- & HANDELINGSKADER [1/6]	TK 9. BESTUURLIJKE DILEMMA'S [1/1]	TK 10: BEREIKBAARHEIDS-GEGEVENS [1/1]	TK 11. NAFASE, OVERDRACHT & HANDIGE VERWIJZINGEN	TK 12. DIVERSE VOORBEELD VLIEGTUIGEN (LA)	

ACTIE-, PROCES- & HANDELINGSKADER

In onderstaande tabel is aangegeven welke partijen voor welke processen verantwoordelijk zijn. Vervolgens is voor alle betrokken partijen aangegeven welke rol ze hebben bij Luchtvaartincidenten binnen VRFGV. Betrokken partijen kunnen deel uit maken van een CoPI of een ROT afhankelijk van het type scenario en opschaling. De Legenda staat op themakaart [6/6].

V: Verantwoordelijke partij voor dit proces. O: Ondersteunend, levert middelen is een vaste partner van verantwoordelijke bij dit proces. B: Betrokken, levert informatie en kan specifieke expertise leveren bij dit proces.		Brandweer FLGV	Bevolkingszorg (gemeenten)	GHOR	Politie				Defensie				RWS	Waterschap	OM	Luchtvaartmaatschappij	Operator	Lelystad Airport			Overige Betrokken Actoren	
					NP	Afd. Luchtvaart NP	DSI	DVI	KMAR	Algemeen	Commissie van Onderzoek	Kustwacht						Brandweer Lelystad Airport	APD (APOC)	SAO		
Luchtvaart gerelateerde processen (vervolg)	(stap 4) informeren van verwanten en nabestaanden (<48 uur)	Binnen het WG LA	B/O		V				B/O*2													
		Binnen VR/ incl. water	B/O		V				B/O*2													
		Buiten VR/binnen NL							B/O*2													
		Buitenland							B/O*2													

Legenda	
1*: Alleen binnen het luchthavengebied Lelystad Airport	6* Betrokkenheid regeringstoestel
2*: Ongeval met een militair vliegtuig	7*: Multidisciplinair proces
3*: Ongeval op het IJsselmeer	8*: Achter de dijken
4*: Regie bij nationale crisisstructuur	9*: In de haven
5*: Betrokkenheid buitenlandse nationaliteit	10*: Incident met handelsverkeer



DASHBOARD	TK 1. (OBJECT) INFORMATIE LA [1/1]	TK 2. PLATTEGROND & WERKINGSGEBIED LA [1/4]	TK 3. UITGANG-STELLINGEN [1/2]	TK 4. COÖRDINATIE & OPSCHALING [1/5]	TK 5. SCENARIO'S (SUBDASHBOARD) [1/14]	TK 6.MOBILITEIT) [1/1]
TK 7. VALIDATIE, VERIFICATIE & IDENTIFICATIE [1/1]	TK 8. ACTIE,- PROCES- & HANDELINGSKADER [1/6]	TK 9. BESTUURLIJKE DILEMMA'S [1/1]	TK 10: BEREIKBAARHEIDS-GEGEVENS [1/1]	TK 11. NAFASE, OVERDRACHT & HANDIGE VERWIJZINGEN	TK 12. DIVERSE VOORBEELD VLIEGTUIGEN (LA)	

BESTUURLIJKE AANDACHTSPUNTEN LUCHTVAARTONGEVAL (10 STRATEGISCHE FAMILIES)

10 Strategische families

- 
1. Classificatie
 2. Organisatie van de keten
 3. Evacuatie/uitwijk/ontruiming
 4. Ontkoppelen kritieke processen en evenementen
 5. Schaarste verdeling
 6. Prioritering preventieve bescherming
 7. Autorisatie bijzondere maatregelen
 8. Communicatie
 9. Herstel & normalisering
 - 10.Verantwoording

1. Classificatie

- Aandachtspunten**
- Luchtvaartongeval (aanvullend met onderstaande kenmerken):
 - Crash (groot), Kaping/gijzeling
 - Type en grote vliegtuig;
 - Aantal slachtoffers (nationaal/internationaal/VIP);
 - Dun of dichtbevolkt gebied?;
 - Afweging of dit een ongeval is of een opzettelijke daad (terrorisme?). I.o.m. AIVD/NP/KMar/NCTV/OM

2. Organisatie van de keten

- Aandachtspunten**
- Opschaling naar GRIP conform planvorming afhankelijk van maximaal aantal slachtoffers;
 - Algemene of functionele keten
 - Ministerie van JenV
 - Ministerie van IenW
 - Of Ministerie van Defensie
 - Betrekken van expertise/ondersteuning Lelystad Airport afhankelijk van locatie crash;
 - Verwachte betrokkenheid van onderzoekers/belanghebbenden (OVV, operator).

3. Evacuatie/uitwijk/ontruiming

- Aandachtspunten**
- Afhangelijk van locatie Luchtvaartongeval (crash), impact en gevaar.

4. Ontkoppelen kritieke processen en evenementen

- Aandachtspunten**
- Tijdelijk 'downsizen' vliegverkeer i.o.m luchthaven/LVNL/VR/Defensie Gemeente;
 - Sluiting luchthaven Lelystad Airport. Dit is (afhankelijk van betrokkenheid Lelystad airport (is eigen proces) i.o.m. gemeente/VR/ministerie van IenW of Defensie);
 - Sluiten luchtruim i.o.m LVNL/ministerie van IenW of Defensie);
 - Mogelijk evenementen/activiteiten in de betrokken omgeving van het vliegtuigongeval (analyse uitvoeren- ROT).

5. Schaarste verdeling

- Aandachtspunten**
- Bij groot aantal slachtoffers herschikking van hulpdiensten (is intern proces crisisbeheersing). Mogelijkheid bij behoefte om bovenregionaal bijstand te vragen (LOCC);
 - Wellicht assistentie van resources Lelystad Airport met consequenties voor eigen operaties (eigen afweging).

6. Prioritering preventieve bescherming

- Aandachtspunten**
- Alleen van toepassing bij extreem geval terrorisme (kaping/gijzeling).

7. Autorisatie bijzondere maatregelen

- Aandachtspunten**
- Activering noodbevel, noodverordening;
 - Activering ambassade protocol;
 - Inzet DSI, inzet lange wapens;
 - In geval van een militair toestel mag verwacht worden dat defensie een Tijdelijk Militair Object inricht met beperkingen voor civiele instanties;
 - Het kan wenselijk zijn om luchtruim af te sluiten om andere luchtruim gebruikers op afstand te houden om reden van safety en security;
 - Bestuurlijke ophouding;
 - Inzet Defensie.

8. Communicatie

- Aandachtspunten**
- Crisiscommunicatie in relatie tot het incident (duiding, ongeval of opzet) en de identiteit van de slachtoffers heeft de hoogste prioriteit;
 - Incident met veel (internationale) media;
 - Stem de communicatie af met betrokken partners (rolverdeling);
 - Persmoment afstemmen en realiseren;
 - Inzet middelen bijv. NL-alert, zelfredzaamheid;
 - Zie overige aandachtspunten "crisiscommunicatie" bij de uitgewerkte scenario's.
 - Berichtgeving via social media en website;

9. Herstel en normalisering

- Aandachtspunten**
- Rekening houdend met (veel) slachtoffers met name aandacht voor betrokkenen (familie);
 - Koppelen van kritieke processen en activiteiten (openen luchtruim, luchthaven);
 - Organiseren van herdenking;
 - Gezondheidsonderzoek (GOR) instellen en nazorg activiteiten organiseren;
 - Maatregelen nemen om reputatieschade te voorkomen;
 - Monitoren van overdracht van crisisorganisatie naar gemeente/overheid.

10. Verantwoording

- Aandachtspunten**
- Welke verantwoording moet genomen worden?
 - Vastlegging (feiten);
 - Veiligheidsonderzoek: Luchtvaartongevallen zijn onderwerp voor onderzoek door de OvV en de operator (kan ook Defensie zijn). Er vindt parallel ook een strafrechtelijk onderzoek plaats dat zich richt op mogelijke schuld. Deze processen zijn gescheiden van aard en intentie, maar lopen op zicht mogelijk door elkaar;
 - Welke rol moet aangenomen worden door de BM (burgervader/-moeder, boegbeeld, leider, verbinder).

BEREIKBAARHEIDSGEGEVENS [1/1]

THEMAKAART: 10 [Luchtvaartongevallen] v0.2 | Januari 2024 | Pagina 35 van 38

DASHBOARD

TK 1. (OBJECT) INFORMATIE LA [1/1]

TK 2. PLATTEGROND & WERKINGSGBIED LA [1/4]

TK 3. UITGANG-STELLINGEN [1/2]

TK 4. COÖRDINATIE & OPSCHALING [1/5]

TK 5. SCENARIO'S (SUBDASHBOARD) [1/14]

TK 6.MOBILITEIT) [1/1]

TK 7. VALIDATIE, VERIFICATIE & IDENTIFICATIE [1/1]

TK 8. ACTIE,- PROCES- & HANDELINGSKADER [1/6]

TK 9. BESTUURLIJKE DILEMMA'S [1/1]

TK 10: BEREIKBAARHEIDS-GEGEVENS [1/1]

TK 11. NAFASE, OVERDRACHT & HANDIGE VERWIJZINGEN

TK 12. DIVERSE VOORBEELD VLIEGTUIGEN (LA)

Telefoonnummers LA vs. Betrokken kolommen/partners

LIJN/FUNCTIE	NUMMER	RICHTING	LIJN/FUNCTIE	NUMMER	RICHTING
Luchthaven Lelystad Airport	088-6009770		OvD-G	<div><div>085-0877102 (FL)</div><div>085-0877103 (GV)</div></div>	
Airportdesk (APD) Lelystad Airport (alarmnummer)	088-6009777	Exclusief voor crisisorganisatie inkomend Dit nummer heet de <i>Lelystad Airport Alarmlijn</i> : Gewenste handeling: Om te verifiëren kunnen operationele functionarissen contact opnemen via de meldkamer. De meldkamer doet doorverbinding naar de APD.	OvD-P (Politie)	<div><div>088-1676160 (FL –Noord)</div><div>088-1676051 (FL – Zuid)</div><div>088-1675042 (GV)</div><div>088-9502190</div></div>	
SAO (Supervisor Airport Operations)	088-6009782		OvD-P (Kmar)		
Operations	088-6009760		OvD-P/piketofficier BTBB (KMar)	088-9502111	
Woordvoering LA	088-6009761		Persvoorlichting KMar	088-9511112	
KMAR OPSCENT	088-9580455		Communicatieadviseur CoPI BW FL	085-0877028	
Contactgegevens Crisisorganisatie (voor Lelystad Airport)					
Contact spoed Politie	0320-276512	Exclusief voor LA inkomend			
Contact spoed Ambulance	0320-276903	Exclusief voor LA inkomend			
Contact spoed Brandweer	0320-276903	Exclusief voor LA inkomend			
Contact overleg Politie	0320-276500	Alleen voor netwerkpartners	Operationeel Leider	085-0877095	
Contact overleg Ambulance	0320-276998	Exclusief voor LA inkomend	Algemeen Commandant Geneeskundig zorg	085-0877091	
Contact overleg Brandweer	0320-276989	Exclusief voor LA inkomend	HOvD-B / Algemeen Commandant Brandweer	085-0877097	
Algemeen alarmnummer	088-6009777				
Meldkamer Ambulance	0320-276984	Exclusief voor LA inkomend	Algemeen Commandant Bevolkingszorg	085-0877077	
Meldkamer Brandweer	0320-2769834	Exclusief voor LA inkomend	Algemeen Commandant Politie	088-6617153	
Meldkamer Politie (DROC)	0320-276500	Exclusief voor LA inkomend	Communicatieadviseur (HTO)	085-0877025	
CaCo	085-7432819		Informatiemanager Flevoland	085-0877106	
OPCENT KMar	088-9580455				
Mediadesk Politie MNL	088-1677111				
Leider CoPI (FL & GV)	085-0877096		Burgemeester Lelystad	085-0877080	
Taak commandant Brandweezorg (HOVD)	085-0877097				
OvD-Bz Lelystad	085-0877074				
OvD-B cluster midden-Flevoland	085-0877099				

AANVULLENDE BEREIKBAARHEIDSGEGEVENS LELYSTAD AIRPORT

Postadres:

Postbus 2201, 8203 AE Lelystad

Bezoekadres GA terminal: Arendweg 7, 8218 PE Lelystad

Openingstijden General- & Business Aviation:

07.00 t/m 22:00 uur

Toegankelijkheid:

Het is niet toegestaan om zonder toestemming Airside te betreden. SAO verleend toestemming. AOO (Airside Operations Officer) verzorgt de begeleiding vanaf UGS welke geopend is

Airportdesk (APD):

Is de Single point of contact voor de MKA/MKB/OC MNL;

Binnen Airport Operations Centre (APOC) zit de functionaliteit *Airportdesk (APD)*

Operationeel tussen 07.00-22.00

Gegevens zijn op de Regionale Meldkamer doorgevoerd

Actuele bereikbaarheidsgegevens staan in Itel Alert en in de MMIRO-app (link)



DASHBOARD	TK 1. (OBJECT) INFORMATIE LA [1/1]	TK 2. PLATTEGROND & WERKINGSGBIED LA [1/4]	TK 3. UITGANG-STELLINGEN [1/2]	TK 4. COÖRDINATIE & OPSCHALING [1/5]	TK 5. SCENARIO'S (SUBDASHBOARD) [1/14]	TK 6.MOBILITEIT) [1/1]
TK 7. VALIDATIE, VERIFICATIE & IDENTIFICATIE [1/1]	TK 8. ACTIE,- PROCES- & HANDELINGSKADER [1/6]	TK 9. BESTUURLIJKE DILEMMA'S [1/1]	TK 10: BEREIKBAARHEIDS-GEGEVENS [1/1]	TK 11. NAFASE, OVERDRACHT & HANDIGE VERWIJZINGEN	TK 12. DIVERSE VOORBEELD VLIEGTUIGEN (LA)	

PROCESSEN & ACTIVITEITEN NAFASE (NAZORG & HERSTEL)

Herstel en Nafase

De nafase kan talrijke herstel- en nazorgactiviteiten omvatten die een korte looptijd van dagen of weken, dan wel een lange looptijd van maanden of jaren kunnen hebben. Onderstaande opsomming is niet uitputtend en de onderwerpen en aspecten zijn niet in volgorde van belangrijkheid geplaatst:

- Organisatie en coördinatie van de nafase
- Financiën nafase (budget en budgetbewaking)
- Verslaglegging en archivering van de nafase-activiteiten
- Communicatie (extern: getroffen en, publiek, media)
- Regionale, landelijke en/of internationale afstemming
- Registratie van slachtoffers
- Repatriëring van slachtoffers uit het buitenland
- (Tijdelijke) huisvesting
- Geneeskundige (na)zorg (slachtoffers)
- Psychosociale (na)zorg (slachtoffers, verwanten, ooggetuigen, hulpverleners)
- Gezondheidsonderzoek en -monitoring (getroffen)
- Rouwverwerking, herdenking, inrichting van een (tijdelijke) herdenkingsplaats
- Afstemming met een vereniging van slachtoffers
- Continuïteit van bedrijfsvoering (bijvoorbeeld van luchthaven en luchtvaartmaatschappij)
- Afzetten, bewaken en vrijgeven van de plaats incident
- Bergingswerkzaamheden
- Inzamelen van brokstukken en lading (bijvoorbeeld van een vliegtuig)
- Opruim- en herstelwerkzaamheden (gebouwen en (vitale) infrastructuur van de Luchthaven en omgeving, het milieu)
- Schade-inventarisatie en -afhandeling
- Strafrechtelijk onderzoek, aansprakelijkheid en schuldvraag
- Juridische afwikkeling
- Verhalen van bestrijdingskosten
- Evalueren en leren
- Onderzoek
- (Politieke) verantwoording
- Maatschappelijke onrust
- Klachtenafhandeling.

OVERDRACHTSDOCUMENT

OVERDRACHTSDOCUMENT

Onderscheiden worden:

1. Overdracht operationele leiding op plaats incident (Bevelvoerder LA- OvD-B)
2. Overdracht algemene leiding en coördinatie op/rond plaats incident (SAO > CoPI)

Bij een vliegtuigongeval (VOL) gaat de overdracht als volgt (aan de hand van een methodiek van op- en afschaling):

- I. De Bevelvoerder LA heeft de operationele leiding over de brandbestrijding, hulpverlening en redding op de plaats van het incident totdat de OvD-B is gearriveerd en de operationele leiding van de Bevelvoerder LA heeft overgenomen. Het exacte tijdstip van overdracht wordt doorgegeven aan de regionale meldkamer en wordt op band vastgelegd/ geregistreerd.
- II. De OvD-B begeeft zich na aankomst op Lelystad Airport direct naar de locatie van het incident, laat zich briefen door de Bevelvoerder LA en neemt de operationele leiding over. De OvD-B geeft expliciet het moment aan waarop de operationele leiding en coördinatie door hem is overgenomen. Het exacte tijdstip van overdracht wordt doorgegeven aan de regionale meldkamer en wordt op band vastgelegd/ geregistreerd. Indien de OvD-B zijn aanwezigheid niet (meer) noodzakelijk acht kan hij besluiten de leiding niet over te nemen c.q. geeft hij de leiding (terug) aan de Bevelvoerder LA en meldt hij zich af bij de SAO, nadat hij de SAO heeft ge(de)brieft. Aansluitend wordt deze beslissing doorgegeven aan de regionale meldkamer door de OvD-B. Dit wordt op band vastgelegd.
- III. Zodra de Leider CoPI - ter plaatse komt meldt deze zijn aanwezigheid persoonlijk en/of telefonisch aan de SAO; De Leider CoPI geeft expliciet het moment aan waarop het CoPI operationeel is en daarmee de algemene leiding en coördinatie van de SAO is overgenomen. Het tijdstip van overdracht wordt doorgegeven aan de regionale meldkamer en door de SAO/APD geregistreerd. LA voorziet in een liaison. Het CoPI wordt door de liaison gebriefd met betrekking tot de actuele stand van zaken en de verwachte ontwikkelingen. Er worden afspraken gemaakt met liaison ten aanzien van de vergaderfrequentie van het CoPI in relatie tot LA.
- IV. Zodra het CoPI besluit dat de GRIP-situatie wordt opgeheven, vindt in het CoPI de overdracht van de algemene leiding en coördinatie plaats aan de SAO. Het exacte tijdstip van overdracht wordt doorgegeven aan de regionale meldkamer en wordt op band vastgelegd/geregistreerd. De OvD-B blijft de operationele leiding op de plaats van het incident houden.
- V. Zodra het incident onder controle is en de aanwezigheid van de OvD-B niet langer nodig is, geeft hij de leiding terug aan de Bevelvoerder LA en meldt hij zich af bij de SAO, nadat hij de SAO heeft ge(de)brieft. Dit wordt op band vastgelegd/ geregistreerd. De OVD-B dient het handelingsperspectief door te geven aan de regionale meldkamer.
- VI. De leiding van een strafrechtelijk onderzoek ligt bij het OM, vervolgens de operationele sturing bij de betreffende diensten zelf.

HANDIGE VERWIJZINGEN

[Rampbestrijdingsplan Lelystad Airport \(deel I\) \(Nog toe te voegen\)](#)

[Landelijk Crisisplan Luchtvaartongevallen \(LCP-L\)- \(nog toe te voegen\)](#)

[Handreiking Crisisbeheersing op luchthavens](#)

COÖRDINATIE EN REGIE IN DE NAFASE		
	COÖRDINATIE EN REGIE > SCENARIO'S	Crisiscommunicatie
	Luchtvaartongeval binnen het werkingsgebied Lelystad Airport;	VR (RAC) i.s.m. Rijk (NKC), Lelystad Airport en operator eventueel
	Luchtvaartongeval buiten het werkingsgebied Lelystad Airport in de VR Flevoland Gooi en Vechtstreek;	VR (RAC) i.s.m. Rijk (NKC), Lelystad Airport en operator eventueel
Ramp op afstand	Luchtvaartongeval buiten de VR Flevoland Gooi en Vechtstreek (in Nederland)	VR (RAC) i.s.m. getroffen/regie houdende VR, Rijk (NKC), Lelystad Airport en operator eventueel
	Luchtvaartongeval buiten Nederland met betrokkenheid van de VR Flevoland en Gooi & Vechtstreek.	BZ i.s.m. NKC



[DASHBOARD](#)

[TK 1. \(OBJECT\)
INFORMATIE LA \[1/1\]](#)

[TK 2. PLATTEGROND &
WERKINGSGEBIED LA \[1/4\]](#)

[TK 3. UITGANG-
STELLINGEN \[1/2\]](#)

[TK 4. COÖRDINATIE &
OPSCHALING \[1/5\]](#)

[TK 5. SCENARIO'S
\(SUBDASHBOARD\) \[1/14\]](#)

[TK 6.MOBILITEIT\) \[1/1\]](#)

[TK 7. VALIDATIE, VERIFICATIE
& IDENTIFICATIE \[1/1\]](#)

[TK 8. ACTIE,- PROCES- &
HANDELINGSKADER \[1/6\]](#)

[TK 9. BESTUURLIJKE
DILEMMA'S \[1/1\]](#)

[TK 10: BEREIKBAARHEIDS-
GEGEVENS \[1/1\]](#)

[TK 11. NAFASE, OVERDRACHT
& HANDIGE VERWIJZINGEN](#)

[TK 12. DIVERSE VOORBEELD
VLIEGTUIGEN \(LA\)](#)

GENERAL AVIATION

CIRRUS SR20



CESSNA 172



DIAMOND DA62



PIPISTRE VELIS ELECTRO



GULFSTREAM G650



BEECH KING AIR



BOMBARDIER GLOBAL 5000



CESSNA 650 CITATION



HELIKOPTERS

AIRBUS H130



DASSAULT FALCON 900





DASHBOARD	TK 1. (OBJECT) INFORMATIE LA [1/1]	TK 2. PLATTEGROND & WERKINGSGBIED LA [1/4]	TK 3. UITGANG-STELLINGEN [1/2]	TK 4. COÖRDINATIE & OPSCHALING [1/5]	TK 5. SCENARIO'S (SUBDASHBOARD) [1/14]	TK 6.MOBILITEIT) [1/1]
TK 7. VALIDATIE, VERIFICATIE & IDENTIFICATIE [1/1]	TK 8. ACTIE,- PROCES- & HANDELINGSKADER [1/6]	TK 9. BESTUURLIJKE DILEMMA'S [1/1]	TK 10: BEREIKBAARHEIDS-GEGEVENS [1/1]	TK 11. NAFASE, OVERDRACHT & HANDIGE VERWIJZINGEN	TK 12. DIVERSE VOORBEELD VLIEGTUIGEN (LA)	

DOCUMENGEGEVENS

DOCUMENTINFORMATIE

NAAM	Incident Coördinatiekaart Luchtvaartongevallen (deel II van het Rampbestrijdingsplan Lelystad Airport)
VERSIENUMMER	0.2
DATUM	27/05/2024
STATUS	Definitief concept
OPDRACHTGEVER	Afdelingshoofd Crisisbeheersing
AUTEURS	Marcel Leeuw

Documentlocatie

Dit document wordt bewaard in de dossiers van Veiligheidsregio's Flevoland en Gooi en Vechtstreek.

Documentbeheer

Het beheer van dit document ligt bij de Veiligheidsregio's Flevoland en Gooi en Vechtstreek. Het Regionaal crisisplan wordt elke vier jaar door de besturen van de veiligheidsregio's vastgesteld. Elke twee jaar, en indien nodig eerder, wordt onder verantwoordelijkheid van het hoofd Veiligheidsbureau het Regionaal crisisplan bijgesteld (echter niet de organieke of functionele structuur of op bestuurlijke punten).

CONTACT

Veiligheidsregio Flevoland	Adres	Postbus 501, 8200 AM Lelystad
	Email	veiligheidsbureau@vrfqv.nl
	Telefoon	0900-0165
Veiligheidsregio Gooi & Vechtstreek	Adres	Postbus 57, 1200 AB Hilversum
	Email	veiligheidsbureau@vrfqv.nl
	Telefoon	035-688 55 88

VERSIEBEHEER

VERSIE	STATUS	DATUM	WIJZIGING (en eventueel reden)	AUTEUR(S)
0.1	Eindconcept	28/1/2023	Nieuw format, overzetten operationele informatie van het geactualiseerde RBP Lelystad Airport en verwerken feedback consultatie.	Marcel Leeuw, Erwin Brouwers, Alfred Zwikstra
0.2	Definitief eindconcept		Feedback en aanvullingen verwerkt vanuit de projectgroep Safety en Security middels een schriftelijke rondgang richting	Marcel Leeuw

BESLUITVORMINGSLIJST

BESLUITVORMEND/ ADVISEREND ORGAAN	VERGADERDATUM	BESPROKEN VERSIE	RESULTAAT

VERZENDLIJST

Dit document is verstuurd naar: (**WORDT BIJ IMPLEMENTATIE UITGEVOERD**)

- Lelystad Airport
- Gemeente Lelystad
- Provincie Flevoland
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- Ministerie van Justitie en Veiligheid
- Openbaar Ministerie
- KMar Brigade CCB
- Politie Landelijke Eenheid Dienst Infrastructuur
- Politie Eenheid Midden Nederland
- GGD Flevoland
- Meldkamer Flevoland
- Nationaal Crisis Centrum
- Luchtverkeersleiding Nederland
- Veiligheidsregio Gooi & Vechtstreek
- Veiligheidsregio Amsterdam Amstelland
- Veiligheidsregio Utrecht
- Veiligheidsregio Gelderland Midden
- Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland
- Veiligheidsregio IJsselland
- Veiligheidsregio Friesland

VERTROUWELIJK

De Incident coördinatiekaart Luchtvaartongevallen (deel II van het rampbestrijdingsplan Lelystad Airport) is niet openbaar en mag niet gedeeld worden met derden op grond van art. 5.1 lid 1 sub b Wet openbare overheid (Woo). Deel II wordt niet online gepubliceerd, maar digitaal ter beschikking gesteld aan het bestuur en de partijen die in het kader van de crisisbeheersing en rampbestrijding een operationele taak vervullen.